А дело шло к войне

Л Л Кербер

SHOUT
SHARE
IT

- Кербер Л Л

Кербер Л Л
А дело шло к войне

Кербер Л.Л.

А дело шло к войне

Аннотация: Как и где ковалось оружие победы - о жизни в тюрьме и работе там же наших выдающихся авиационных конструкторов - Мясищева, Петлякова, Туполева, и многих других....

С о д е р ж а н и е

Гражданин Туполев. Е. Вентцель

Часть 1. А дело шло к войне

Часть 2. Эпопея бомбардировщика Ту-4

Гражданин Туполев

Предлагаемые читателю очерки "А дело шло к войне" - примечательный образец ярко-публицистической и в то же время художественной прозы, Их автор известный авиационный конструктор, доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственной премий Л. Л. Кербер в течение ряда лет делил трудную судьбу заключенного со знаменитым конструктором и ученым Андреем Николаевичем Туполевым. Написанные в конце 50-х годов, эти очерки до сих пор не могли быть опубликованы: слишком сильна была инерция "годов застоя", лицемерный принцип "не выносить сора из избы". Но избу не очистишь, не вынеся из нее сора. Теперь, в условиях гласности и демократизации, эти правдивые и беспристрастные свидетельства очевидца драматических событий в истории нашей науки и техники могут наконец выйти в свет. В них освещается одно из "белых пятен" нашей истории, а именно - существование и функционирование в годы культа личности особого рода тюрем - специальных конструкторских бюро, где ученые и конструкторы, репрессированные в качестве "врагов народа", работали над созданием новых, прогрессивных образцов техники. Такие тюрьмы с особым режимом на языке заключенных назывались "шарагами". В очерках Л. Л. Кербера ярко и впечатляюще обрисован быт одной из таких "шараг": подробности тюремной обстановки, методы охраны, изоляции, поощрений и наказаний спецзаключенных, их "прогулки" на крыше дома в клетке - "обезьяннике", их начальники - чины НКВД, ни аза ни понимавшие ни в науке, ни в технике, но все же числившиеся "руководителями" работ.

Автор, попавший в "шарагу" из ужасных условий общего

лагеря, где заключенных избивали, морили голодом, обращались к ним не иначе, как "падла", поначалу ошеломлен относительным комфортом спецтюрьмы, чистотой, приличным питанием, а главное - возможностью заниматься любимым делом. Но тюрьма есть тюрьма, и пребывание в ней всегда мучительно; это чувствует каждый из заключенных; начальственный произвол, начальственная глупость остаются произволом и глупостью) даже в "шараге".

Среди обитателей спецтюрьмы ЦКБ-29, куда помещен Л. Л. Кербер, такие громкие имена, как А. Н. Туполев, С. П. Королев, В. М. Мясищев, В. М. Петляков, А. В. Надашкевич, многие другие - весь цвет научной и технической мысли в области авиации, прославленный в кругах специалистов по авиационной технике и вооружению. К этим кругам в какой-то мере принадлежала и я (в течение 33 лет я преподавала в Военно-воздушной инженерной академии им. проф. Н. Е. Жуковского; занималась вопросами вооружения авиации, а А. В. Надашкевича, знала лично). Хорошо помню страшные годы массовых репрессий (37-й, 38-й, последующие 40-е). Как относились мы, оставшиеся на свободе, к судьбам репрессированных? Разумеется, никто из нас не верил, будто они какие-то там "враги народа"-слишком высок был авторитет этих деятелей. Знали ли мы о их судьбах? Нельзя сказать, чтобы совсем ничего не знали, кое-какие Слухи ходили, но ничего конкретного не было известно: "взяли" - и все. Люди в те времена просто исчезали, растворялись в тумане, пропадали таинственным образом; их имена произносились, шепотом, и то с оглядкой: как бы кто не подслушал... Все мы, научные работники, жили под вечным страхом: вот-вот заберут и нас. "Брали" обычно по ночам; никогда не забуду, как мучительно было слушать ночами шаги на лестнице и думать: не за нами ли? Мой покойный муж, генерал Д. А. Вентцель, специалист по внешней и внутренней баллистике, хорошо знакомый, со многими из арестованных и крайне неосторожный в высказываниях на "опасные" темы, был, по общему мнению, самой подходящей кандидатурой на арест; но, по прихоти судьбы, эта беда прошла мимо нас, хотя многие наши друзья пострадали. А на авиационных конструкторов был тогда форменный мор... Из, очерков Л. Л. Кербера мы узнаем со слов патриарха "шараги", А. Н. Туполева, что, когда ему предложили составить список известных ему арестованных специалистов авиационной промышленности, он, на всякий случай, чтобы никого не подводить, назвал вообще всех, ему известных. И оказалось, что почти все они уже арестованы... Некоторые из них погибли в лагерях общего типа; другим посчастливилось больше: они

продолжали работать, но в качестве заключенных. Именно их трудами были созданы такие образцы авиационной техники, как бомбардировщики Пе-2 и Ту-2, хорошо зарекомендовавшие себя в ходе войны и внесшие значительный вклад в дело победы. Многие из спецзаключенных стали впоследствии академиками и членами-корреспондентами; они - честь и слава нашей авиационной (а впоследствии и космической) науки и техники.

Автор очерков в высшей степени объективен, не нагнетает "ужасов" тюремного заключения, напротив, подчеркивает сравнительно хорошие (по сравнению с лагерными) условия, в которых жили и работали заключенные в "шараге". Он отмечает трогательное внимание и человечность, с какими, рискуя собой, относились к заключенным многие их вольнонаемные сотрудники и подчиненные (да, был и такой парадокс: вольнонаемные в подчинении у арестанта...). "Приняли нас не как врагов народа, а как обиженных жизнью людей", - пишет Л. Л. Кербер. И все же, несмотря на эти светлые черточки, тюремное заключение остается трагичным, и этот трагизм ясно виден из текста очерков. Смехотворные обвинения, предъявлявшиеся арестованным, признания, которые всячески выбивали из них, производят впечатление жуткого фарса.

С большим искусством рисует Л. Л. Кербер портреты отдельных узников спецтюрьмы - все разные, каждый со своим характером. Приведя ряд таких портретов, автор философски резюмирует: "Как видим, конгломерат заключенных в ЦКБ был достаточно любопытным". Еще бы! Но на этом "любопытном" фоне масштабом личности и силой влияния на коллектив естественно выделяется патриарх "шараги", Андрей Николаевич Туполев, или Старик, как его почтительно называют (Старику в то время было около 50 лет...). Начальствующие чины обращаются к нему, согласно предписанию, "гражданин Туполев", но видно, что и в их темных душах Старик вызывает почтение. А нас поражает стойкость, с которой, несмотря на все пережитые ужасы (арест, допросы, пытки, вечная тревога о близких), "гражданин Туполев" остался Гражданином в самом высоком смысле слова; как он упорно, самоотверженно работал, как неизменно ясна и плодотворна была его творческая мысль, как неистребимо было его чувство юмора.. Великий конструктор, словно живой, встает со страниц очерков.

И еще поражает в поведении не только А. Н. Туполева, но и других заключенных "шараги" полное отсутствие (казалось бы, столь естественных!) озлобления, обиды. Несмотря ни на что, они остаются патриотами, самозабвенно работают над конструкциями самолетов, необходимых Родине в будущей, очевидно

неизбежной, войне.

А во время войны ЦКБ-29 со всеми сотрудниками - заключенными и вольнонаемными - эвакуируют в Омск, где нет никакой производственной базы ("Нет ни стен, ни крыш, ни электроэнергии, ни воды - ничего!") и предлагают наладить в кратчайшее время производство самолетов для фронта. И коллектив берется за это дело, чудовищно сложное, почти невыполнимое - и справляется с ним...

Еще в 1941 году некоторых из заключенных "шараги" (в том числе Л. Л. Кербера и А. Н. Туполева) освобождают из заключения, переводят в вольнонаемные, но в их образе жизни мало что меняется - все та же работа до изнеможения, все в том же коллективе. Понемногу, по десятку-другому человек, "учитывая их добросовестную работу", начали освобождать и других узников спецтюрьмы ЦКБ-29, "и к 1945 году, - пишет Л. Л. Кербер, - позорное заведение перестало существовать".

Но память о том, что такие "позорные заведения" существовали и изымали из общества самых талантливых, самых нужных людей, - эта память не должна быть в нас вытравлена. Слишком долго нас уговаривали забыть прошлое, "не сыпать соль на раны". Нынче нас призывают к полной правде, без утаек. Знать и помнить о своем прошлом мы должны все - и страшное, и героическое. Очерки Л. Л. Кербера особенно ценны тем, что в них отражено и то, и другое. Заключенные спецтюрьмы, лучшие представители нашей интеллигенции, и в самых тяжелых испытаниях не переставали верить в будущее, в конечное торжество справедливости. Теперь их чаяния оправдались: утверждена в своих правах правда. Жаль только, что многие из них до этого не дожили, в том числе и главный герой очерков, А. Н. Туполев. Но хорошо, что их добрые имена восстановлены в народной памяти, а их заслуги в истории техники.

Думаю, что читатели журнала "Изобретатель и рационализатор", люди всех возрастов - от молодежи, знающей о прошлых временах лишь по наслышке, до пожилых и старых людей, лично переживших те времена, - с увлечением прочтут очерки Л. Л. Кербера.

Е. ВЕНТЦЕЛЬ,
профессор, доктор технических наук
(литературный псевдоним: И. ГРЕКОВА)

Часть первая.

А дело шло к войне

[1988, # 3]

Эти очерки были написаны в конце пятидесятых годов в уверенности, что наступит время и они увидят свет. После XXVII

съезда партии время наступило.

Автор дополнил свой рассказ некоторыми ранее упущенными событиями, опустив другие, прямого отношения к теме не имеющие, исправил ошибки в написании фамилий, восстановил инициалы некоторых лиц, убрал ошибки и опечатки, ранее встречавшиеся в тексте.

Автор с прискорбием отмечает, что многие из упомянутых в работе его товарищей и друзей не дожили до ее опубликования. Он убежден, что гласность смоет с них остатки пятна, замаравшего их честь в печальные 37-38-е годы.

Л. КЕРБЕР

Число Дураков неисчислимо.

Галилей.

Все, что может испортиться, - портится. Все, что испортиться не может, портится тоже.

Фрэнсис Чизхолм

Не смотря на все драконовские меры, принятые администрацией для изоляции заключенных, и в 1937 году, и в 38-м по коридорам и камерам московских тюрем, минуя охрану, замки, намордники и двери, упорно ползли слухи о закрытых конструкторских бюро, по-обиходному так называемых шарагах, в которых заключенные работали над военными и промышленными проблемами.

Слухи ползли, клубились, обрастали вымышленными подробностями, но никогда реально попавшими в эти шараги людьми не подтверждались, ибо обратно в тюрьму никто оттуда не возвращался.

Как-то зимой, вечером, из ворот Бутырской тюрьмы выехала машина. Это был не "черный ворон", а обычный пикап. Трое заключенных с вещами сидели опустив головы. Куда, зачем?

Поколесив по Москве, машина остановилась у глухих железных ворот на улице Салтыкова и просигналила. Вышел охранник в форме НКВД, переговорил с офицером, сидевшим рядом с шофером, и пикап въехал на территорию завода, где сейчас мемориальная доска много лет руководившему им А. Н. Туполеву.

Проехав мимо традиционных монументов Ленина и Сталина, машина остановилась у двери здания КОСОС-конструкторского отдела сектора опытного самолетостроения ЦАГИ. Нас провели в лифт и подняли на 8-й этаж, в канцелярию. Обхождение вежливое: "Садитесь, вы прибыли в специальную тюрьму НКВД, ЦКБ-29. Прочтите правила внутреннего распорядка и распишитесь".

Читаем - "воспрещается", "не допускается", "возбраняется" и т.

д., страниц 5-6 на машинке. Все, как обычно, но есть кое-что и специфически новое.

"За употребление спиртных напитков (Боже мой, откуда они могут взяться в тюрьме?) и за попытку связаться с внешним миром через вольнонаемных арестованный отстраняется от работы и направляется в лагеря строгого режима". Второе: в разделе кар, помимо обычных лишений прогулки, лавочки и наказаний карцером, есть пункт: "лишаются свиданий", - из этого вытекает, что здесь их дают.

Прочитываем и расписываемся. Сколько таких обязательств быть пай-мальчиками мы надавали за эти годы!

Охранник разводит нас по "месту жительства", как он это называет, по камерам, как думаем мы. Идем по коридорам, по мягким ковровым дорожкам, направо, налево, вниз - везде пусто. Наконец, попка (охранник; другое их название у заключенных - вертухаи) открывает дверь и вежливо просит пройти. Прислушиваемся, дверь за нами замком не лязгает. Осматриваемся.

Мы в одном из залов КОСОС. По стенам 30 солдатских коек, покрытых байковыми одеялами, у каждой тумбочка, на ней пачка папирос "Дукат", окно в решетке, несколько стульев. Сдвигаем их и садимся.

Несколько минут сидим молча, слишком велика трансформация, происшедшая с нами, затем жизнь берет свое, хочется курить, сворачиваем козьи ножки и шепотом обсуждаем, что дальше? Открывается дверь. Уже другой охранник произносит нечто вроде "пожалуйте ужинать". По въевшейся привычке развязываю сидор, достаю котелок и становлюсь у двери. Попка улыбается: "Этого не нужно, там дадут", - и ведет в столовую.

Открывается дверь, человек сто, сидящих за столами, покрытыми белоснежными скатертями, одновременно поворачивают головы, кто-то вскрикивает, кто-то бежит навстречу, много знакомых, дружеских лиц, к нам тянутся руки. Трудно описать эту встречу и чувства, нахлынувшие на нас. Охрана - их человек пять вежливо, но настойчиво просит успокоиться и занять свои места. Постепенно буря стихает, и мы можем оглядеться. За разными столиками находим: А. Н. Туполева, В. М. Петлякова, В. М. Мясищева, И. Г. Немана, С. П. Королева, А. И. Путилова, В. А. Чижевского, А. М. Черемухина, Д. С. Маркова, Н. И. Базенкова, - одним словом, весь цвет русской национальной авиационной мысли.

Сотни дружеских глаз смотрят в нашу сторону, как бы успокаивая, теперь все будет хорошо. А меня берет оторопь - значит, это правда, значит, все они арестованы. Но ведь это

катастрофа!

Нас рассаживают на свободные места. Действительно, котелок и ложка, которые в лагере можно было оставить, только отправляясь на кладбище, здесь выглядели бы смешно. Ножи, вилки, тарелки, от которых мы порядком отвыкли, подчеркивают нелепость моих котелка и ложки. Девушка в переднике приносит мясо с макаронами и спрашивает: "Вам (это мне-то, еще вчера именовавшемуся "падлом"!) чай или какао?"

Большинство уже заканчивают ужин и расходятся, когда сидевший рядом пожилой человек (в дальнейшем выяснилось, что это крупный химик, член партии с 1915 года А. С. Файнштейн, встречавшийся когда-то с Лениным) раздраженно бросил: "Опять какао холодное, просто безобразие". Новенький больно-пребольно ущипнул себя за ногу: "Господи, боже мой, это реальность или фантастика?"

Постепенно столовая пустеет, окруженные друзьями двигаемся и мы. Быстро оглянувшись кругом, я схватил несколько кусков хлеба и сунул в карман закосил пайку, удача! Вероятно, это видят и друзья, и охрана, но мне безразлично, лагерный принцип гласит: закосил - твое, прохлопал - пеняй на себя: станешь доходягой, дальше путь один - в "М" (по-лагерному, в мертвецкую).

В спальне, дубовом зале КОСОС, уже собрались и ждут друзья - А. В. Надашкевич и Ю. В. Калганов, К. В. Рогов и И. М. Косткин, Г. С. Френкель и Ю. А. Крутков, В. С. Денисов и И. Н. Квитко. Но прежде всего к патриарху Туполеву. На кроватях, стульях, тумбочках, стоя в проходе - аудитория. Андрей Николаевич задает вопросы. Новички отвечают, они еще скованы, говорят вполголоса, изредка бросают взгляды на дверь - не идет ли охрана. Им объясняют: спальня - это нечто вроде сеттльмента, самоуправляемой территории. Когда заключенные в спальне, вход охране туда воспрещен.

За окном темно, скоро уже ночь, а вопросам нет конца. Все же постепенно народ расходится, остается небольшая группа, видимо, ближайших сотрудников Туполева, многих из которых мы не знаем. Вероятно, они вошли в его окружение уже в ЦКБ-29.

А. Н. Туполев рассказывает: уже много времени, как мы вас включаем в списки специалистов, нужных нам для работы над проектом 103, но все безрезультатно: главное управление лагерей НКВД, ГУЛАГ, тщетно разыскивал вас в своих кладовых от Минска и до Колымы, от Джезказгана и до Норильска. "Слава Аллаху, что нашли живыми, могло быть и иначе, - с грустью говорит Старик, ведь многих, ох, очень многих так и не нашли".

Задаем вопросы и мы. Выясняется, что в ЦКБ-29 три

самостоятельных бюро: В. М. Петлякова, которое проектирует высотный истребитель - проект 100, В. М. Мясищева, конструирующее дальний высотный бомбардировщик - проект 102, и Туполева, разрабатывающее пикирующий бомбардировщик - 103. Кроме того, в стадии формирования четвертое бюро - Д. Л. Томашевича, которое будет работать над истребителем 110.

Командует этим предприятием - нельзя же говорить, в самом деле, что руководит, - полковник НКВД Г. Я. Кутепов, бывший слесарь-электрик. Когда на заводе, где он работал, в начале 30-х годов была создана первая авиационная шарага - ЦКБ-39 ОГПУ, туда свезли арестованных по делу Промпартии конструкторов и инженеров: Н. Н. Поликарпова, Д. П. Григоровича, Б. Н. Тарасевича, А. В. Надашкевича, И. М. Косткина, В. Л. Кербер-Корвина, В. С. Денисова, Н. Г. Михельсона, Е. И. Майоранова и ряд других. Разрабатывали они там, в частности, истребитель И-5; на его опытном образце в звезду на киле кто-то, не иначе, я считаю, как издевательски, распорядился вписать буквы "ВТ", означавшие "Внутренняя тюрьма". Там к "работе" с заключенными конструкторами и приобщился Г. Я. Кутепов, будущий начальник ЦКБ-29.

У Кутепова три зама - "руководители" КБ. Балашов "руководит" Туполевым, Устинов - Мясищевым, Ямалутдинов - Петляковым. Кроме этих троих, в штате ЦКБ-29 еще с десяток офицеров НКВД, выполняющих роли второстепенных начальников.

Около 12 - около, ибо арестованным иметь часов не полагается угомонившиеся зеки стали расходиться по спальням. Погашен свет, это тоже приятно - в камерах, бараках, переполненных вагонах-телятниках всю ночь полыхают в потолках лампы, тысячи ватт. Впервые за три года ложимся спать в нормальные человеческие кровати, с простынями, подушками и одеялами. Спальня затихает, только из-за окна изредка раздается скрип трамваев, сворачивающих с Дворцового моста на Волочаевскую улицу. Они торопятся на ночь в парк им. Апакова, бывший им. Бухарина.

Не спят одни новички, слишком это сильное потрясение после тюрем, этапов, лагерей, пересылок - лежать в чистой кровати, предвкушая любимую работу, иностранные технические журналы, логарифмическую линейку, остро отточенные карандаши и белую, тугую поверхность ватмана, натянутого на доске. Из грязи, бесправия, окриков охраны, матерщины, гнуса и холода в тайге, жары и тарантулов в пустыне, драк за порцию баланды или за стоптанные опорки - сесть за кульман, провести осевую линию и начать думать - это, знаете, грандиозно!

Еще неделю назад, в предутренней темноте, на разводе, принимая зеков, очередной попка с тупым лицом дегенерата кричал: "Присесть, руки за голову, упреждаю - шаг влево, шаг вправо считаю за побег, открываю огонь без предупреждения", - а сегодня - "пройдите в столовую". Нет, боюсь, что тот, кто там не был, понять метаморфозу, происшедшую с нами, не сможет!

Три дня вновь прибывшие в карантине - на работу не ходят, читают, отъедаются, спят, гуляют в "обезьяннике", т. е. в железной клетке, построенной на крыше КОСОС, в которой заключенные после работы дышат воздухом. Такой перерыв задуман правильно, нужно же вознестись от бесправной скотины к высотам инженерной деятельности.

Вечерами, когда друзья возвращались после работы в спальни, вопросы сыпались на новеньких, как из рога изобилия. Многие попали в ЦКБ прямо из тюрем и жизни в лагерях не знали. Большинство считало свое пребывание в ЦКБ временным, полагая, что, когда чертежи закончатся, всех отправят по лагерям. Как, смеясь, заметил С. П. Королев, "никто не застрахован от всяких "кви про кво"* Фемиды. (* Qui pro quo (лат.) - путаница, недоразумение.) Глаза-то у нее завязаны, возьмет и ошибется, сегодня решаешь дифференциальные уравнения, а завтра - Колыма!"

Так оно и бывало. Совершенно неожиданно мы обнаруживали, что кто-то исчез. Делалось это по стандарту: на рабочее место приходил попка и просил пройти в канцелярию. Покуда мы трудились, охранники собирали в спальне вещи, и занавес опускался. Куда, зачем, за что - на эти вопросы ответов не давали. Возможно, что Туполеву или Петлякову начальство ЦКБ и сообщало что-либо, но не нам.

Так или иначе, но друзья не давали нам покоя, и мы охотно делились с ними своим опытом. Для них это было своеобразным "ликбезом". Жизнь в бараках с уголовниками, этапы с собаками, подкусывающими отстающих, полный произвол администрации и конвоя, ужасное питание, невыполнимые нормы выработки, отсутствие переписки произвели на них столь сильное впечатление, что некоторые пришли к выводу: существовать там невозможно, и выход один - уйти из жизни.

По здравому смыслу с этим нельзя было не согласиться. Но вера в то, что все раскроется и правда восторжествует, настолько была сильна, что с такими случаями я за годы скитаний по лагерям встретился всего два-три раза.

Нас же, новичков, интересовала история ЦКБ.

Несколько позднее А. Н. Туполев, зайдя ко мне вечером, когда я засиделся в пустом зале над решением очередного

технического вопроса, рассказал:

"В эмбриональной фазе нас отвезли в Болшево, помнишь ту коммуну из фильма "Путевка в жизнь"? Кого там только не было: корабелы, танкисты, артиллеристы, химики... Так вот, через пару дней после приезда в Болшево меня вызвали к тамошнему начальству, и я получил первое задание - составить список известных мне арестованных авиаспециалистов. Откровенно говоря, я был крайне озадачен. Всех арестованных до меня я знал, а после? Не выйдет ли так, что по моему списку посадят еще Бог знает сколько народу? Поразмыслив, я решил переписать всех, кого знаю, а знал-то я всех. Не может же быть, что пересажали всю авиапромышленность? Такая позиция показалась мне разумной, и я написал список человек на 200. И что же ты думаешь, оказалось, что за редким исключением все они уже за решеткой. Да, знаешь, размах грандиозный!".

Списки эти непрерывно расширялись. Приехал кто-либо новенький, садись и пиши, кого ты там видел из авиации. В конце концов ГУЛАГ извлек из своих кладовых около двухсот самолетчиков (похожие цифры были и по другим областям военной техники), и встал вопрос: куда их девать? В условиях тех лет никаких счетных машин не существовало, чертежи размножались копировкой, следовательно, на каждого инженера приходилось до десяти техников, деталировщиков, копировщиков и т. д. Выходило, что для конструкторского бюро No 29 нужно помещение человек на 800-1 000.

Единственным бюро такого масштаба в Москве было туполевское. Лишенное своих руководителей, оно влачило жалкое существование. Чтобы создать хотя бы иллюзию опытного самолетостроения, тогдашний нарком М. М. Каганович (вскоре настал и его черед, и после неприятного разговора с Молотовым - так говорили в авиакругах, - убедившись, что Каганович No 1 принес его в жертву, он застрелился) перевел туда группу второстепенных главных конструкторов Беляева, Шевченко, Гудкова, Горбунова и других. Возможно, они и были способными людьми, но, к сожалению, ничего путного не создали. Этого следовало ожидать, ибо в тех условиях помимо способностей требовалось иметь дьявольскую пробивную силу, чтобы проникнуть в верха и завоевать там авторитет. Государственная система предпочитала стабильные авторитеты.

Для того чтобы они, как это искони свойственно русским удельным князьям и главным конструкторам, не перегрызлись между собой, Каганович No 2 назначил над ними директора, эдакого "унтера Пришибеева" - Лейкина. Грызню он, конечно, задушил, но хороших самолетов не получилось. Такая ситуация

стала набрасывать тень на самого Берию, "лучшего друга" Сталина, и, более того, лично на корифея всех наук.

И вот после ряда совещаний между Лубянкой и наркоматом авиационной промышленности и с благословения самого вождя было принято решение, достойное "его эпохи": буквально в несколько дней на московских авиазаводах были изготовлены сотни решеток, и все восьмиэтажное здание КОСОС превратилось в тюрьму.

Второстепенных главных конструкторов кого выгнали, кого потеснили, сотню "врагов народа" перевезли из Болшева на улицу Радио, подчинили им несколько сот вольнонаемных сотрудников, разыскали Кутепова, и вновь созданная гомерическая организация ЦКБ - 29 - НКВД приступила к творческой деятельности.

... Прошли три дня акклиматизации, и нас, новичков, по одному вызвали к Кутепову, расположившемуся в бывшем кабинете Андрея Николаевича. Впервые со дня приезда спускаемся мы по парадной мраморной лестнице с шестого этажа, где наши спальни, на третий, где кабинеты "руководителей". Ох, как же вы были недальновидны, гражданин Кутепов, читая одни циркуляры НКВД и думая, что они и есть "Книга Бытия"! А прочти вы что-нибудь вроде "Закона Паркинсона" (были и раньше, до появления этого "Закона", не менее прозорливые сочинения), и вам стало бы ясно, что скоро вас вышибут из чужого здания и закончите вы свой жизненный путь в роли рядового то ли хозяйственника, то ли коменданта. Как тут не вспомнить русскую мудрость: "Всяк сверчок знай свой шесток"!

Шеф беседовал с нами, давая понять разделявшую обе стороны бездну. Было приказано: "Переодеть во что-нибудь приличное, - он даже поморщился от внешнего вида специалистов, - постричь, побрить, определить на работу в такое-то КБ, выдать факсимиле", - с ударением на "е" сказал он. "Подробные инструкции получите у начальника КБ Балашова", - было сказано мне.

Мы еще не знали, что в подобных тюрьмах фамилий нет, их заменяет пресловутое "факсимиле", попросту штампик с тремя цифрами, который вы прикладываете вместо подписи к чертежам и расчетам. Сумма цифр факсимиле определяла, у кого вы работаете. А. Н. Туполев, например, был 0011, его заместитель Н. И. Базенков 065, начальники его конструкторских бригад - 056, 074, 092 и т. д.

Наутро в кабинете шефа КБ - 103 майора Балашова мне выдали готовальню, логарифмическую линейку, талон в тех-библиотеку и факсимиле. Затем Балашов проводил меня на

рабочее место и представил вольнягам в качестве ведущего конструктора и руководителя.

Итак, через четыре дня после того, как в тюрьме любой вертухай мог третировать меня как ему заблагорассудится, я стал руководителем нескольких инженеров, техников и конструкторов. Отныне я мог им предложить остаться на работе вечером, отпустить или не отпустить в отпуск, решить, достойны ли они премии. Поначалу это серьезно обеспокоило нас: не заболеем ли мы "головокружением от успехов", излишним самомнением, а главное, как будут относиться к нам вольные, свободные подчиненные?

Все оказалось гораздо проще. Приняли нас не как врагов народа, а как обиженных жизнью людей. По утрам в ящике стола мы находили знаки трогательного внимания вольняг - цветок, конфету, пачку папирос и даже газету. Пообвыкнув, они даже откровенно сообщали: а с Н. будьте осторожны, он - стукач. Так уживались в этих людях бесправие, хамство, доносы - с нежностью, всепрощающей любовью и готовностью к жертвам. А ведь с ними вели "работу", рассказывали о наших "кознях": как Туполев продал Мессершмитту чертежи своего самолета, как Королев задумал побег за границу, как Бартини, личный агент Муссолини, пробрался в главные конструкторы, - наконец, им просто угрожали, что за либеральные отношения к нам или, не дай Бог, за передачу на волю семьям каких-либо записок их быстро переквалифицируют из вольняг в заключенных. Как же не вспомнить добрым словом их, наших "вольных" друзей, как не поклониться им за их трогательные знаки внимания, наконец, как не гордиться своими соотечественниками,оставшимися, несмотря на растлевавшую пропаганду, людьми.

[1988, No 4]

Вернемся к теме. Структура КБ - 103 выглядела вот как: руководитель" Балашов, майор госбезопасности, его помощник - Крючков, тоже майор, оба достаточно серые личности. Маленький штрих рисует их техническую эрудицию. К Устинову, "руководившему" КБ Мясищева, обратились два заключенных инженера, Оттен и Наумов, с предложением создать двухтактный аварийный бензодвижок для питания самолетной электросети в случае отказа генераторов. "А какие употребляются сейчас?" - поинтересовался Устинов. "Четырехтактные", - ответили ему. "Переходить сразу на двухтактные рискованно, - заметил Устинов, - не лучше ли вам сначала заняться трехтактным?"

Иначе, как "трехтактным", его с тех пор не называли.

Главным конструктором был А. Н. Туполев, его заместителем Н. И. Базенков. Начальниками конструкторских бригад:

прочности - А. М. Черемухин,

аэродинамики - А. Э. Стерлин,

аэроупругости - Н. А. Соколов,

теоретических расчетов - академик А. И. Некрасов (в прошлом все работники ЦАГИ),

фюзеляжа - И. Г. Неман (бывший главный конструктор самолетов ХАИ),

центроплана - В. А. Чижевский (бывший главный конструктор самолетов БОК и гондол стратостатов),

оперения и управления - Д. С. Марков (бывший главный конструктор завода им. Осоавиахима),

крыла - С. П. Королев (будущий конструктор космических ракет), которого вскоре заменил Б. А. Саукке (бывший начальник конструкторского бюро по постройке самолета "Максим Горький"),

гермокабин и кондиционирования - М. Н. Петров (бывший начальник гидроканала ЦАГИ),

гидрооборудования - А. Р. Бонин (бывший главный конструктор Остехбюро),

приборного оборудования - Г. С. Френкель (бывший ведущий штурман НИИ ВВС),

электро- и радиооборудования - я, Л. Л. Кербер (бывший испытатель такого оборудования),

вооружения - А. В. Надашкевич (общепризнанный авторитет в области вооружения самолетов),

шасси - Т. П. Сапрыкин,

компоновки - С. М. Егер,

технологии - С. А. Вигдорчик.

Бригадами мотоустановки и ее оборудования руководили вольнонаемные инженеры А. П. Балуев и Б. С. Иванов.

Из старых работников ЦАГИ был еще Г. А. Озеров. По просьбе Андрея Николаевича он взял на себя все административные и хозяйственные вопросы.

Как это видно, руководящий состав КБ - 103 был весьма квалифицированным. Примерно такого же уровня были руководители и других отделов ЦКБ-29.

Неполный список наиболее крупных заключенных специалистов ЦКБ - 29 - НКВД приводится ниже.

I. Академики и членкоры (бывшие и будущие)

1. Сергей Павлович Королев.

2. Юрий Александрович Крутков.

3. Александр Иванович Некрасов.

4. Борис Сергеевич Стечкин (вскоре был переведен в моторную шарагу).

5. Андрей Николаевич I Туполев.

II. Главные конструкторы самолетов и агрегатов

6. Владимир Леонтьевич Александров.

7. Роберт Людовигович Бартини.

8. Борис Сергеевич Вахмистров (вооружение).

9. Амик Аветович Енгибарян (электрооборудование).

10. Александр Маркович Изаксон (вертолеты).

11. Михаил Минаевич Качкачян (гироскопические приборы).

12. Дмитрий Сергеевич Марков.

13. Владимир Михайлович Мясищев.

14. Соломон Моисеевич Меерсон (вооружение).

15. Александр Васильевич Надашкевич (вооружение).

16. Иосиф Григорьевич Неман.

17. Владимир Михайлович Петляков.

18. Александр Иванович Путилов.

19. Дмитрий Людвигович Томашевич.

20. Владимир Антонович Чижевский.

21. Алексей Михайлович Черемухин (автожиры).

Далее в моем списке, составленном по памяти, - 15 профессоров и докторов наук, 14 директоров, главных инженеров и главных технологов авиазаводов, 5 начальников серийных КБ... А всего нас было более 150 человек.

Нужно иметь в виду, что помимо нашей в авиапромышленности функционировали еще две шараги: двигательная и ракетная. Вероятно, мы будем недалеки от истины, если оценим (две других шараги были несколько меньшего масштаба) общее количество специалистов, извлеченных триумвиратом Ягода - Ежов - Берия из нашего министерства, в 280- 300 человек самой высокой квалификации. Следует преклониться перед теми, кто после такого "кровопускания" все же сумел обеспечить поставку нашей героической армии тысяч и тысяч самолетов в Отечественную войну. Немногие страны смогли бы выдержать подобное.

Примечательны истории некоторых арестантов. Собственно, примечательны они все, но разве все вспомнишь, а тем более опишешь?

Вот, задумавшись, склонив голову римского патриция, сидит Бартини. Правда, он облачен не в тогу, а в арестантскую робу. Сын состоятельных родителей, он увлекся марксизмом, вступил в итальянскую компартию, а когда Муссолини пришел к власти - эмигрировал в нашу страну. Тут его быстро "разоблачили" и "за передачу итальянской разведке государственных тайн" дали десять лет тюрьмы. Талантливый инженер-конструктор, он создал в СССР несколько типов самолетов. Несомненно, создал бы и

больше, если бы не склонность к оригинальным решениям, казавшимся чиновникам из госаппарата фантастическими. Говоря с акцентом (а надо сказать, что у нас в стране тогда, как и в допетровские времена, к иностранцам относились весьма подозрительно), он пробился через все решетки бюрократического аппарата и был назначен главным конструктором завода им. Гольцмана. Гольцман был старым большевиком и членом коллегии Аэрофлота. Погиб в авиационной катастрофе, когда вместе с П. И. Барановым летел в Крым. Его с почетом похоронили возле Кремлевской стены. Затем на одном из процессов кто-то вовлек покойника в "организацию". С чисто восточной изысканностью Сталин приказал вырыть его останки, сжечь, а пепел развеять. Завод переименовали из ЗИГ в ЗИВ, т. е. им. Водопьянова. Нечто в этом роде произошло и с Бартини. Его посадили, а созданный им неплохой бомбардировщик нарекли, по фамилии его заместителя инженера Ермолаева, Ер-2. Понять Роберт ничего не мог, особенно его поражало, когда его обвиняли в том, что он продал что-то Муссолини. Волнуясь, он переходил на итальянский и что-то быстро говорил на нем. Все время слышалось слово "инконсептибиле" (непостижимо).

Карлуша Сциллард. Говорили, будто он дальний родственник Лео Сцилларда, подписавшего вместе с Эйнштейном знаменитое письмо Рузвельту, где они высказывали опасения, что Гитлер, используя работы Ферми и Лизы Мейтнер, заставит Гейзенберга, Гана, Вейцзеккера и Бете создать атомное оружие раньше США. Оба родственника не хотели жить в тирании, оба обрели свободу, но разных образцов.

Обычно скромный и застенчивый Карлуша усидчиво корпел над аэродинамическими расчетами. Когда кто-либо подходил к его маленькому столу, он неизменно вставал и охотно, с улыбкой отвечал на вопросы. Так шло, пока внезапно на него не нападал приступ чисто мадьярского бешенства. В черной косоворотке, таких же брюках и огромных арестантских ботинках, зажав лицо руками, безостановочно ходил он по коридору, а когда звенел звонок, бежал в спальню и бросался на кровать. Наутро это проходило, и с виноватой улыбкой он погружался в логарифмы. Причину Карлушиных вспышек мы узнали позднее: на воле осталась его жена с двумя маленькими детьми. Венгерка, не знавшая русского языка, неприспособленная к нашей действительности, она, по мнению Карла, должна была погибнуть.

Того, что творилось, Карлуша понять не мог, был уверен, что Сталин договорился с Гитлером, что в стране фашизм и что всех

нас хлопнут.

Весной 1944 года он, Крутков и Румер исчезли. Куда - разъяснилось много лет спустя: работать над атомной бомбой. Когда бомбу взорвали, их освободили. Так два Сцилларда, идя довольно замысловатыми путями, пришли к одной и той же проблеме. Воистину "пути твои неисповедимы, о Господи!"

Остается сказать, что семью Карла поддержали: маленького Мишу взяла к себе жена А. Р. Бонина, его сестричку родные другого заключенного, а жене помогали наши семьи. Уж не знаю, чему мы больше радовались (может, это и звучит цинично) - тому, что разыскали его близких, или тому, что, разыскивая их, легко и незаметно обманули охранников. По слухам, когда он вернулся в Венгрию, сперва Ракоши, а затем Кадар вознесли Карлушу на пьедестал, в академики. Обрел ли ты душевный покой, наш милый Карлуша?

Юлий Борисович Румер, математик, физик и полиглот, кандидат в русские Оппенгеймеры. Его привезли к нам из Мариинских лагерей: стоял май, было тепло, приехал он в опорках от валенок, задрапированный в чехол от матраца. Высокий, с иссиня-черными волосами, с разбитыми очками на большом носу, он походил в этом наряде на иудейского пророка. Работал он в Абаканской долине, недалеко от Шушенского, "однако не с целью создать что-либо достойное памяти великого ссыльного, а чтобы доказать местным жителям достоинство системы наказаний, обоснованной гг. Крыленко и Вышинским, встречавшими, лично знавшими Ленина и его жену. Не думаю, чтобы Владимир Ильич когда-нибудь разделял их толкование презумпции невиновности", - с усмешкой говорил он. Работал он в расчетной бри гаде и покорил нашу библиотекаршу Фатьму Расстанаеву, прочтя за месяц всю техническую литературу на английском, французском и немецком языках, "ни разу не взяв ни одного словаря!" - восхищалась Фатьма. Позднее с Румером произошел анекдотический случай. Его арестовали по второму разу, экстренно пропихнули через ОСО (Особое совещание НКВД) и дали десять лет. Пока он трясся в теплушке, где "уголовники проигрывали в карты последовательно все, что было на мне, вплоть до оправы очков, и мне грозило появиться в месте назначения в первородном виде, недоразумение обнаружилось". Оказалось, что его перепутали с кем-то другим. "Назад я ехал в классном вагоне скорого поезда, однако все ж таки с сопровождающим, - говорил Румер. - Видимо, они боялись, не проиграют ли меня респектабельные вольнонаемные". В Москве перед ним извинились и восстановили на работе в атомной шараге, но вольнонаемным. Александр Иванович Некрасов, автор

фундаментального труда по теоретической механике. Будучи в командировке в США, попал в автомобильную аварию и еле выжил. Вернулся назад инвалидом, на родине узнал, что он агент ФБР, за что и получил десятку. Из-за шока сохранил только две области памяти: безукоризненно работал над теоретической механикой и вспоминал далекое прошлое - пасхальные заутрени, гимназисток, пирожки от Филиппова, стихи Надсона и Игоря Северянина, журнал "Столица и усадьба", а больше всего сокрушался о кошечке, которая осталась дома, когда его отвезли на Лубянку. Туполев распорядился оберегать его, сколько это было возможно в наших условиях, от тюремщиков и никакой практической работой не занимать. Сидел А. И. в крохотной отдельной комнате, за огромным ветхозаветным бюро и писал свой курс. Когда его освободили, неприспособленного к жизни старика Туполев взял к себе домой. Затем ему дали квартиру на набережной Горького, туда доставили со складов НКВД старинную мебель, а затем кошечку и экономку, лояльность которых, по-видимому, не вызывала сомнений.

Сергей Павлович Королев, будущий создатель космических ракет, был доставлен с Колымы, где обушком добывал золотишко. Небольшого роста, грузный, с косо посаженной головой, умными карими глазами, скептик, циник и пессимист, абсолютно мрачно смотревший на будущее. "Хлопнут без некролога", - была его любимая фраза. Вместе с Цандером трудился над ракетами и был осужден за то, что не понял, "что нашей стране ваша пиротехника и фейерверки не только не нужны, но даже и опасны", - как говорил его следователь. "Занимались бы делом и строили бы самолеты. Ракеты-то, наверное, для покушения на вождя?" Понадобились Вернер фон Браун, Пенемюнде и Фау-2, чтобы о нем вспомнили. Впоследствии, вознесенный на Эверест лести, орденов, званий и почета, он сохранил старых друзей. Было весьма любопытно, когда на бывшей даче Калинина возле Останкина, за рюмкой коньяка он, оглядевшись и перейдя на шепот, вспоминал: "А помните, ребята, "трехтактного", Гришку Кутепова, обезьянник, свидания и прочее!" Особенную пикантность всему этому придавала охрана его дачи, которую несли точно такие же попки, что в ЦКБ-29.

"Знаете, ребята, самое сейчас трагическое состоит в том, что как все-таки много общего между этой нынешней обстановкой и тогдашней. Иной раз проснешься ночью, лежишь и думаешь: вот, может, уже нашел-: я какой-нибудь, уже дал команду, и эти же охранники нагло войдут сюда и бросят: "А ну, Падло, собирайся с вещами!" Он был женат первым браком на К. М. Винцентини, хирурге Боткинской больницы. Мир тесен, и именно она

ампутировала ногу у нашего товарища Н. А. Соколова, когда у Него обнаружили саркому. Кто знает, если бы не анкетные врачи, а она сделала бы операцию Королеву, - исход был бы другой?

Юрий Васильевич Калганов, сын орловского крестьянина, трудом пробившийся в люди. Грянула революция, и юноша стал комиссаром дивизии Красой Армии. Кстати, людьми такой же судьбы были арестованные А. Э. Стерлин, К. Е. Полищук, А. Ю. Рогов, В. С. Войтов - комиссары дивизий, корпусов, армий в гражданской войне. Война окончена, по призыву партии они идут "в счет тысячи" учиться в военные академии, а окончив их, направляются в промышленность. Вскоре Калганов директор крупного завода в Иркутске. Кто-то "вовлек его в организацию", и его арестовывают. Усердный следователь держит его на стойке сутками. Когда его принесли в камеру, ноги отекли так, что сапоги пришлось разрезать. Юра говорит: "Понимаешь, я его сразу послал на... Я был уверен, что это оговор, провокация, ну, одним словом, все, что хочешь, но не то, что оказалось". Тиранили его долго, а увидев, что столкнулись с железной волей, пропустили через ОСО. "Ты знаешь, я только тут, в ЦКБ, увидев вас всех, в том числе таких директоров и старых коммунистов, как Лещенко, Абрамов, Полищук, Войтов, Чижевский, прозрел и понял этого комедианта Сталина и банду его подручных, руки которых в крови сотен честных коммунистов. В лагерях я еще сомневался". Прозрев же, он не стал "контриком", нет, но сделался величайшим циником. Обладая острым аналитическим умом, он с наслаждением отдался расчетной работе, восторгался изяществом математических решений и, потирая руки, повторял: "Вот здесь все по-честному, без демагогии!"

Владимир Сергеевич Денисов, сидевший уже в третий раз (в 1924 году - с первой волной интеллигенции в лагерях, в 1932 году - в ЦКБ-39 с Поликарповым и Григоровичем), Чеховского склада интеллигент и политический рецидивист возможно ли это? Высокий, лысый, с писклявым голосом, он поучал новичков с напускной мрачностью: "Да, джентльмены, с основания нашей державы приличные люди сидят постоянно, прерывая это естественное состояние кратковременным общением с семьями". А на вопрос: "Владимир Сергеевич, но ведь раньше следствие велось гуманно?" - отвечал: "Конечно, в 1924-м сажали в баню, в комнату с температурой 36 градусов, без воды, пока нэпманы не сознаются, где спрятано золото, а мы не расскажем, где и в чем вредили. В 1932-м сажали на обычное ведро на сквозняке. Сиди, пока ушки не вопьются до седалищного нерва или пока не скажешь, кто и где тебя завербовал шпионом в пользу какой-либо (какой, следователь любезно предоставлял определить сидельцу)

разведки. Что гуманнее, джентльмены, прошу определить самих".

Был Денисов одним из крупнейших русских технологов по деревянному самолетостроению и еще в первую мировую войну помогал наладить производство "Фарманов" на заводе "Дукс" в Москве.

Александр Васильевич Надашкевич, эпикуреец, поклонник слабого пола, даже в тюрьме следивший за ногтями и бородкой "а-ля Генрих Четвертый", крупнейший специалист по вооружению самолетов. Сидел он уже второй раз. "Знаете, с каждым разом это становится все более плебейским. В ЦКБ-39 у меня был отдельный кабинет с телефоном, и Пауфлер, наш начальник, - это, заметьте, не чета нашему Гришке (Кутепова он величал не иначе, как Гришкой Отрепьевым), - оставил его мне под честное слово, что я не буду звонить домой. Был у меня и пропуск, и я ходил по территории объекта без этих идиотов-тягачей".

Любопытно рассказывал он о демонстрации построенного "вредителями" истребителя И - 5 самому Сталину. "Было это на Ходынке, возле двух ангаров, в которых мы и жили, и работали. Объяснения по самолету давал Николай Николаевич Поликарпов, по вооружению - я. Когда я закончил, - а в это время мы стояли несколько поодаль - Сталин спросил: "А вас здесь не угнетают?" Десять лет мне эта фраза не дает покоя. Лицемерил он или был актером?"

Поучая нас премудростям бытия, он обращался к з/к "сэры". Происходящее оценивал так: "Должен заметить, сэры, что в этой стране (А. В. был польского происхождения) без тирании дело двигаться не может. Вспомните Грозного, Петра или Николая, опричнину, князь-кесаря Ромодановского или З-ю. собственную его величества канцелярию. Изуверствовали над Лопухиными, Трубецкими, Нащокиными, Пестелями, Кюхельбекерами, Ульяновыми, Каменевыми, Рыковыми, Тухачевскими. Били батогами, шпицрутенами, резиновыми палками". В отличие от Сцилларда и Королева, допускавших и печальный исход, А. В. был оптимистом, глубоко убежденным, что нам это не грозит. "Расстреливать они будут вероотступников, иначе король останется голым. Что же касается нас, то, поскольку мы умеем делать отличные самолеты, без которых страна жить не может, нас не тронут. Более того, попомните, сэры, вас увешают орденами, а если в один прекрасный день понадобится - их снимут, а вас - вас снова на Лубянку".

Георгий Семенович Френкель, профессор МАИ, рафинированный интеллигент, ценитель Саади, Гумилева, Ахматовой, тонкий дипломат. Он был у Туполева Талейраном (конечно, никого не предавая) и назывался среди зеков "ученый

еврей при тамбовском генерал-губернаторе". В определении происходящего он исходил из путаных корней еврейской мистики и русского чернокнижья. Смесь Апокалипсиса, Христа и Сталина убедительностью никого не привлекала. Будучи физически тепличным растением, не обладая стойкостью и наглостью, необходимыми для бытия в лагерях, он себя в душе похоронил. Придя к такому выводу, он стал ипохондриком и все свободное время спал. Шуточная единица сна, равная 24 часам, была прозвана арестантами "френк". "Арестованный спит, а срок идет", отшучивался он, но даже когда шутил, глаза его оставались глазами обреченного. Ю. В. Калганова преждевременно свели в могилу физические пытки, Георгия Семеновича - нравственные.

Юрий Александрович Крутков, член-корреспондент Академии наук, наш Вольтер с язвительной физиономией, оживший бюст Гудона. Всесторонне эрудированный человек, энциклопедист, он очаровывал всех тонкостью суждений. Он был доставлен к нам из Канских лагерей, где работал уборщиком в бараке уголовников. "Неплохая работа, знаете ли, поражала тонкость оценки твоего труда - иногда побьют, иногда оставят покурить. Должен заметить, студенты моего университета были менее притязательны и ни разу меня за лекции не били, к тому же курить давали безропотно и даже не окурки".

Он рассказывал, как однажды лютой зимой получил, вместе с уборщиком из соседнего барака, задание напилить дров. Два пожилых человека, закутанные в лохмотья, грязные, обросшие седой щетиной, медленно тянут туда-сюда пилу и беседуют:

- Ты откуда?

- Из Ленинграда. А ты?

- Оттуда же.

- Где работал?

- В Академии наук. А ты?

- Там же.

- Ну уж брось, я там всех знал. Как твоя фамилия?

- Крутков.

- Юрий Александрович? Бог мой, не обессудьте, не узнал! А я Румер...

- Полно, Юлий Борисович, кто здесь кого узнает... Но и вы не обессудьте, пойду барак топить, а то, сами знаете, побьют.

Крутков работал в расчетном отделе ЦКБ и был консультантом и арбитром во всякого рода сложных технических спорах. Был он великолепнейшим рассказчиком, и мы наслушались от него удивительных историй из жизни его коллег академиков С. Ф. Ольденбурга, А. П. Карпинского, А. Ф. Иоффе, А. Н. Крылова, которых он хорошо знал. После атомной шараги

его освободили, и он вернулся в любимые им Ленинград и университет.

Иосиф Григорьевич Неман, автор самолетов ХАИ, первым применивший в ССОР убирающееся шасси. В то время это граничило с подвигом, достаточно было шасси не выпуститься - вредительство налицо. Экспансивный, вечно ищущий новых путей и в то же время добродушный, незлобивый и отзывчивый, он был кумиром молодежи.

Пожалуй, он один мог позволить себе, оценивая принятое Туполевым решение, сказать: "Знаете, Андрей Николаевич, по правде говоря, это неудачно, дайте подумать, попытаюсь предложить что-либо более изящное". И Туполев принимал это спокойно. И он, и Мясищев, и Петляков очень ценили Иосифа Григорьевича, считая его восходящей звездой. До ареста Неман жил в Харькове, был главным конструктором и читал лекции в ХАИ. Оторванный от семьи уже много лет, молодой, красивый, он имел много поклонниц, конечно, в условиях ЦКБ чисто платонических. Одна из них, видимо, увлекла его серьезно, и в Омске, после освобождения, он сошелся, с ней. Когда немцы подошли к Харькову, его жена и дети чудом вырвались оттуда и после месячных тягот эвакуации добрались до Омска. Узнав о случившемся, жена его отравилась. Так в результате уже побочных от арестов и тюрем обстоятельств разрушалась жизнь многих семей.

Вернувшись после окончания войны в Харьков, Неман заболел лейкемией. Погиб талантливый конструктор, равный, по мнению многих, И. Сикорскому, Д. Григоровичу, А. Туполеву.

Владимир Антонович Чижевский, правоверный педант, не сомневавшийся, что происходящее имеет какие-то высшие и тайные причины. "Человеческому уму не все доступно, вот подождите, пройдет несколько лет, и скрытые для нас причины обнажатся!"

Прошло, мы дожили до смерти Сталина, и все обнажилось. Король оказался голым, и все увидели, сколь мерзкими и низменными были эти якобы недоступные уму причины. Бывший главный конструктор гондол для советских стратостатов оказался, как и большинство людей, недальновидным.

Алексей Михайлович Черемухин, нежнейшей души человек, но с хитрецой, наш коронованный специалист по прочности самолетных конструкций. Живой хранитель и знаток истории авиации, военный летчик первой мировой войны, соратник Н. Е. Жуковского. Он был способным рисовальщиком и нелегально вел иллюстративную летопись ЦКБ-29. Все это пропало при эвакуации в Омск. Как и Ю. А. Крутков, он был талантливым рассказчиком,

особенно о временах студенчества в МВТУ.

"Несмотря на преклонный возраст, Жуковский продолжал педагогическую деятельность, хотя и слышал и видел уже плохо. Мы, конечно, этим пользовались и сдавали зачеты друг за друга. Принимая как-то у Надашкевича зачет, Н. Е. меланхолически заметил: "Как интересно, эти башмаки сдают мне сегодня уже третий раз", - однако зачет все же поставил. В. П. Ветчинкин любил устраивать себе "паблисити". На одном совещании, когда он несколько увлекся, А. С. Чаплыгин перебил его: "Вы, Владимир Петрович, как прыщ на носу, всегда спереди и всегда не вовремя".

Подобных историй он знал множество, и мы любили слушать его. Скончавшись за рулем своей машины у Паланги, он оставил нас не только без доброго друга, бесспорно крупнейшего авторитета в области прочности самолетов, но и интереснейшего летописца.

Как видим, конгломерат заключенных в ЦКБ был достаточно любопытным.

Собственно тюрьма, в которой протекала наша внеслужебная жизнь, занимала три верхних этажа здания КОСОС. Здесь располагались спальни - три больших и одна маленькая, плохо освещенная, - выходившие окнами во двор, столовая, кухня и обезьянник на крыше. Многочисленные помещения администрации и охраны выходили окнами на улицу. Три этих этажа сообщались с остальными, где мы работали, одной внутренней лестницей. Своего карцера мы не имели, так что провинившихся возили в Бутырку.

Распорядок жизни был таков. Будили нас в 7 утра, до 8 мы приводили себя и спальни в порядок. С 8 до 9 завтрак, после чего работа до часу дня, когда мы шли обедать. С 2 до 7 опять работа, затем отдых до 8, ужин и свободное время до 11, когда гасили свет. Проверка проводилась ночью по головам, когда мы спали. Ближе к войне рабочий день удлинили до 10 часов, а с весны 1941 года и до 12. Кормили достаточно хорошо, на завтрак - кефир, чай, масло, каша; обед из двух блюд и компота, второе - мясо с гарниром; на ужин горячее блюдо, кефир, масло, чай. Для работавших после ужина в столовую приносили простоквашу и хлеб.

После лагерей такое питание напоминало санаторное, и без физического труда и прогулок арестанты стали округляться. При тюрьме была лавочка, где раз в неделю на деньги, передаваемые родственниками в канцелярию Бутырок, можно было приобрести туалетное мыло, одеколон, конфеты, папиросы и даже лезвия для бритья. Вот этот самый одеколон и разъяснил нам, что означал пункт правил поведения о наказании за употребление алкоголя.

Трое наших молодых людей - В. Успенский, И. Бабин и Л. Дьяконов - хлебнули лишнего, их засекли и отправили в карцер.

Изоляция заключенных от внешнего мира была продумана отлично. И днем и ночью мы всегда находились под бдительным оком. Стерегли нас две охраны: внутри ЦКБ - профессионалы, тюремщики из Бутырок, снаружи - охрана завода. Первая цепочка состояла из постоянно дежурившего у входа в спальни попки. Он не столько окарауливал нас, сколько следил за тем, чтобы в спальни случайно не забрел какой-либо вольняга. Второй мощный заслон из трех вооруженных попок стоял у единственной двери, соединявшей территорию ЦКБ с другими помещениями здания. Кроме того, по всем коридорам ЦКБ, изредка заглядывая в рабочие комнаты, весь день прохаживались попки, одетые в штатское. С 11 вечера и до восьми утра их оставляли по одному на этаж, но зато выставляли посты у каждой спальни. Третья линия охраняла все выходы и входы территории завода, патрулировала внутри двора и вдоль заборов. Пообвыкнув и присмотревшись, мы обнаружили и четвертую, ее несли джентльмены в штатском, фланирующие по улице Радио и по берегу Яузы.

1988, No 5

Разумеется, чтобы устеречь нас, хватило бы вдесятеро меньших сил, О побегах, надо признать, мы не думали, а если бы кто вздумал бежать - то куда? На чью помощь, на чей приют он мог рассчитывать? Что стало бы с его семьей, с его близкими до седьмого колена?

Нет, весь этот спектакль предназначался отнюдь не для нас, а для вольных. Надо же было, чтобы народ уверовал во "врагов".

Вначале заключенных расселяли по спальням по мере поступления. Затем начальство разрешило селиться по принципу - в каждой спальне работники одного КБ. В четвертой поселились пожилые, склонные к уединению и тишине. Хотя нас и водили еженедельно в душ, все же к утру воздух в спальнях напоминал нечто среднее между казармой и бесплацкартным вагоном. Один из новичков, зайдя в спальню КБ-1 и увидев дремавшего Петлякова в совершенно рваных носках, был потрясен. Человек, за два года до выпуска американцами своей "летающей крепости", самолета "Боинг В-17", создавший русскую крепость, самолет АНТ-42 (Пе-8), - и арестант, и рваные носки... Хорошо же его отблагодарили! В 1936 году, то есть за 4 года до войны, эта машина летала на высоте 10 км со скоростью 420 км/ч и могла доставить к цели, отдаленной на 2 500 км, 3 тонны бомб. Четыре раза машину эту ставили на производство и вновь снимали. Мне подумалось, а если бы Молотов во время визита Риббентропа в

Москву сказал ему, что тысяча таких бомбардировщиков на наших аэродромах готова к действию, рискнули бы немцы в 41-м году затеять войну с нами? Что же касается того, смогла ли бы наша авиапромышленность за четыре года их выпустить, то сидевшие с нами директора крупнейших заводов: Лещенко, Абрамов, Войтов, Калганов, Усачев - однозначно ответили: смогла бы! Да, собственно, отвечать и не нужно было, ответ в тех десятках тысяч машин, что она поставила ВВС.

Однако мы отклонились. В углу дубового зала стояла койка А. Н. Туполева, соседями его были С. М. Егер и Г. С. Френкель. По вечерам этот угол превращался в технический совет, где решались вопросы создания 103-й машины. В таких случаях Туполев обычно сидел на койке, по-турецки поджав под себя ноги, в любимой толстовке и теплых носках. В таком наряде он напоминал добродушного бога с рисунков Эффеля. Кругом - участники совещания. Вероятно, со стороны оно здорово смахивало на мхатовскую постановку "На дне".

Из-под кровати вытащен лист фанеры - во избежание утечки информации бумагой нам в спальнях пользоваться не разрешают. На нем рисуется какая-либо конструкция. Туполев мягким карандашом подправляет ее, объясняя свою мысль, изредка прибегая к крепким русским словцам. Но это не из любви к ним, отнюдь нет, а от желания наиболее доходчиво и красочно довести существо до слушающих. "Нет, здесь решение еще не найдено, мотогондолу к крылу говном не приклеишь. Он (показывая на автора) думает, что усилие примет вот этот стержень. Глупости - это не стержень, а сопля, она скрутится без нагрузок, сама по себе". Покусывая заусенцы у ногтей (острый ножичек, всегда лежавший в кармане, отобран - в тюрьме нельзя иметь ничего острого, хотя в нашей лавочке можно купить лезвия "жиллет"), изредка заразительно смеясь, - тогда его толстый живот колышется, как мешок с киселем, - главный поучает свою паству.

Иногда на наших почти ежедневных сборах бывали Мясищев и Петляков. Эти двое почти полярны, Петлякова называли "великим молчальником". На любом совещании он предпочитал сидеть молча, только пытливые и умные глаза выдавали работу его мысли. Вслушиваясь в мнения, он анализировал их, отбрасывал всю словесную шелуху (а на совещаниях, особенно в министерствах, ее наберется процентов 80 от сказанного), вынашивал решение, затем четко, немногословно его сообщал. Большинство этот процесс не понимало и считало Петлякова простым исполнителем воли и решений Туполева. На самом деле это было не так. Петляков был начальником первой бригады КОСОС, которая проектировала ТБ-1, ТБ-3, АНТ -42, АНТ -14.

Конечно, общие схемы машин и такие решения, как многолонжеронное крыло, как обшивка из дюралевого гофра, принимал Туполев. Детальную же разработку вел Владимир Михайлович. А чертежи самолета Пе-2 он выпустил уже без всякого участия Туполева. Короче, он был совершенно самостоятельный главный конструктор.

Владимир Михайлович Петляков напоминал американца с Дикого запада времен Брет Гарта. Небольшого роста, плотный, энергичные черты лица, волевой подбородок, серые холодные глаза. Внутренне с этой оболочкой не было никакой связи. Он был мягким, застенчивым человеком. Прикрикнуть, а тем более отругать подчиненных он не мог, точно так же, как не мог жаловаться на них начальству. Коллектив эти его черты знал, уважал Владимира Михайловича и работал дружно, а главное, внутренне очень напряженно.

После того как он по заданию Сталина переделал свой высотный истребитель 100 в пикирующий бомбардировщик (Пе-2), его освободили из-под стражи и вместе с коллективом перевели на серийный завод. Осенью 41-го года их эвакуировали в Казань, где Владимир Михайлович стал главным конструктором завода. Закончил он свой жизненный путь трагически. В начале 42-го года его экстренно вызвали в Москву. Полетел он на одном из Пе-2, перелетавшем на фронт. По дороге, у Арзамаса, машина загорелась и врезалась в землю. Подозревали вредительство, было наряжено следствие, несколько человек арестовали.

Похоронили Петлякова в Казани. Лет через пятнадцать рядом с ним опустили в могилу гроб Васо - спившегося сына И. В. Сталина.

Владимир Михайлович Мясищев - полная противоположность своего тезки, Петлякова. Даже в толпе его внешность бросалась в глаза. Красивый, с гордо посаженной головой, всегда изысканно одетый, он походил на актера. В ЦКБ-29 он проектировал дальний высотный бомбардировщик - самолет 102. Но после смерти Петлякова был назначен главным конструктором Казанского завода, где вел производство пикировщиков всю войну. Это отвлекло его от доводки 102-й, и в конце концов из-за отсутствия нужных двигателей интерес к ней пропал.

И еще дважды подводило Владимира Михайловича его кредо. "Я берусь, говорил он, - выполнить любую задачу и выполню ее, если промышленность подаст мне нужные компоненты, то есть двигатели, оборудование и металл". Но промышленность их не подавала, и опытные конструкторские бюро Мясищева ликвидировались.

Хотя П. О. Сухого и не арестовывали, его небезынтересно

сопоставить с Мясищевым, ибо в их философии есть общее. Как и Мясищев, Сухой, несомненно, талантливый конструктор. В КОСОСе он руководил постройкой сверхдальних, рекордных самолетов АНТ-25, прославленных перелетами Чкалова и Громова из Москвы в Америку, через Северный полюс. Он же проектировал самолет "Родина", на котором был совершен рекордный перелет женского экипажа Гризодубовой.

Кредо Павла Осиповича таково: "Когда я делаю машину, я выполняю все требования заказчика. Дальше дело не мое, если такая машина нужна, пусть министерство и заводы организуют ее производство. Я конструктор, а не диспетчер, не организатор, не толкач". Результат был всегда один - хорошие самолеты строились в уникальных экземплярах, а в серию не шли. Так продолжалось до тех пор, пока рядом с П. О. не появился пробивной, волевой организатор - Е. А. Иванов, несомненный родственник Остапа Бендера, конечно, в хорошем смысле. Взвалив на свои плечи тяжелую задачу государственных испытаний, он провел через них прекрасную машину Су-7 и довел ее до состояния, пригодного для серийного производства. С этого времени армия получила несколько типов отличных истребителей "Су".

Сопоставляя стили работы П. О. Сухого и В. М. Мясищева, нужно заметить, что первый был большим реалистом, второго же найденные технические решения порой уводили от реальных возможностей промышленности. Подобная позиция Мясищева приводила иногда начальство к не вполне разумным решениям, из-за чего страдал не только сам главный конструктор, но и весь коллектив его сотрудников.

А. А. Архангельский тоже не подвергался репрессиям, но столь верного друга и соратника А. Н. Туполева мы в своей работе обойти не в праве. Все эти годы он жил в невыносимой тревоге, каждую ночь ждал стука в дверь. Его жена Наталья Дмитриевна (дочь известного языковеда, профессора Д. Н. Ушакова) вспоминала, как он беспокоил ее, не ел, не спал и психически стал очень неустойчивым. У Александра Александровича в КБ Туполева была особая роль, в которой он был незаменим. Правда, он был ведущим конструктором по таким известным машинам, как АНТ-9 и СБ, но в дополнение к этому на нем лежало все внешнее представительство. Никто не мог так мягко и настойчиво защищать интересы КБ на совещаниях в министерствах, ВВС, Аэрофлоте, Комитетах и т. д., где решалась судьба многочисленных туполевских машин, находящихся в эксплуатации в ВВС, ГВФ, Главсевморпути, Главгеологии и т. д. Мне думается, именно потому и было решено оставить его на

свободе.

Философская концепция патриарха советской авиационной мысли, А. Н. Туполева, была предельно четкой: "Самолеты нужны стране, как черный хлеб. Можно предлагать пралине, торты, пирожные, но незачем, нет ингредиентов, из которых они делаются. Следовательно:

а) нужно выработать доктрину использования авиации, основанную на проектах реально возможных машин;

б) на базе уже освоенной технологии и производственных возможностей создать машины, пригодные для крупносерийного производства;

в) если эти образцы по своим данным будут немного отставать от западной рекламы - черт с ними, возьмем количеством;

г) чтобы между количеством и качеством не возник непоправимый разрыв, необходимо:

1) всемерно развивать технологию опытного самолетостроения, освободив его от забот по серии, для чего создать на заводах достаточно сильные серийно-конструкторские бюро;

2) опытные КБ загружать двумя видами задач: новыми образцами для передачи в серию и перспективными машинами, по своим данным резко вырывающимися вперед".

Эту концепцию он проводил довольно четко. Ее первой части соответствовали самолеты Р-3, ТБ-1, ТБ-3, АНТ-5 (И-4). Ее второй части - АНТ-25, СБ, АНТ-42 (ТБ-7). Кроме того, он считал, что: "В условиях СССР карликовые КБ, пусть и с талантливыми конструкторами во главе, многого достичь не смогут, не хватит пороху, чтобы пробиться сквозь бюрократические препоны. Нужны мощные организации по типу КОСОС, которых достаточно две, максимум три". В те годы он полагал, что таковыми могут быть сильные бюро, созданные вокруг Поликарпова и Ильюшина. Свое убеждение он подкреплял такими примерами: "За 10 лет, с 1927 по 1937 год, наше бюро создало для страны 10 крупносерийных машин, отвечающих требованиям ВВС и ГВФ, бюро Поликарпова - 5 таких машин, Ильюшина - две. Остальные "карликовые бюро" (а их было достаточно много) ни одного боевого самолета для наших ВВС не сдали. Видимо, некоторых из их руководителей, талантливых конструкторов, в крупных бюро можно было использовать продуктивнее. Не забывайте и экономическую сторону дела, денег у страны было немного, а сколько стоило содержание всех этих бюро!"

Было бы наивным изображать А. Н. Туполева этаким толстовцем, непротивленцем. Крупный талант, независимо от

сферы его деятельности, всегда угнетает менее способных. Обычно это проявляется уже в детстве, а утверждается в юности. Однако к чести Туполева следует отнести, что многие карликовые бюро существовали и в то время, когда он совмещал должности руководителя КОСОС и главного инженера Главного управления авиапромышленности Наркомтяжпрома, т. е. мог одним росчерком пера прикрыть любое такое микробюро. Он этого не делал. Право же критически относиться к деятельности других есть неотъемлемое право каждого. Большинство специалистов это признавало, однако некоторые распускали слухи о непримиримости Туполева к существованию в авиации других конструкторов, кроме него.

В технике Туполев был веротерпимым, прислушивался к чужим мнениям, поддавался переубеждению. Прожектерства, правда, не терпел, а прожектеров, необыкновенно быстро распознав, от себя отстранял. Своих сотрудников, даже если они яростно защищали явно ошибочные положения, не угнетал, а старался переубедить.

Небезынтересно и то, что в личной жизни, где положение открывало перед ним большие возможности, был пуританином, отстранявшим любые соблазны.

Пробиться в число его ближайших сотрудников было нелегко, так высоки были требования. Следовало любить свое дело превыше всего, почти аскетически, забыв все остальное, быть инициативным, настойчивым, правдивым, не преклоняться перед авторитетами и начальством, смело искать новые пути, а найдя, не отступать перед всякого рода конъюнктурными соображениями. Отвечающий такому стандарту человек постепенно завоевывал доверие, пока через несколько лет ему не доверяли настолько, что, по существу, не контролировали.

Содружество способных инженеров, самостоятельно решающих задачи каждый в своей специфической области, точно и без фальши ведущих свою партию в партитуре, ключ к которой выбран самим главным, и характеризовало работу его ОКБ. Такая организация и принципы поразительно способствовали расцвету творческих способностей, и неудивительно, что генеалогическое древо советской авиаконструкторской мысли разрослось именно из КОСОС ЦАГИ.

Но вернемся к шараге-. Летчиком-испытателем будущей "сто третьей" был назначен М. А. Нюхтиков. "Сотка", так называлась машина В. М. Петлякова, в те дни уже летала. Начавший ее испытания П. М. Стефановский жаловался, что на режиме подхода к земле она, чуть уберешь газ, проваливается "как утюг". В то время "сто третья" только еще обретала свое лицо, и шли

поиски, порой мучительные, оптимальных форм машины.

Однажды в бригаде С. М. Егера, поджав одну ногу под себя (любимая поза), сидел Старик *. На доске - исключительно, на наш взгляд, удачно выбранный профиль крыла, американский МАСА-1113. Мягким карандашом (твердые он презирал, когда такой случайно попадался в руки, он сквозь сильные очки разглядывал его, а затем, сплюнув, бросал за спину) Старик подправляет хвостовую часть профиля. Сидящий рядом аэродинамик А. Э. Стерлин явно не одобряет это кощунство. "Вот так, здесь мы немножко подожмем, - и, обращаясь к Стерлину: - Ты, Аманулыч, не попердывай, машина у земли будет устойчивой, вот так, - жестом подбирает штурвал на себя, потом плавно отдает его, - мы спокойненько и сели".

Как рассказывал случайно присутствовавший при этом Нюхтиков, "в то время я про себя думал: ладно, пусть Старик поболтает, на вас это произведет впечатление, я же стреляный воробей, меня на такой примитивной мякине не проведешь. Когда же во время первого полета "сто третьей" все происходило точно так, как он тогда рассказывал, я дал себе слово извиниться перед ним". Действительно, когда мы поздней осенью 1940 года собрались в комнате ангара НИИ ВВС и затаив дыхание слушали оценку своего труда, Нюхтиков слово в слово повторил сказанное Туполевым год назад у доски.

Кстати сказать, в это же время на "сотке" летчик Ф. Ф. Опадчий обнаружил некоторую неустойчивость по курсу, особенно заметную на малых скоростях. Начальство разгневалось. Петлякова свозили на Лубянку к генералу Кравченко (начальнику всех шараг), а затем и к самому Берии. Поползли противные разговоры, слово "вредительство" еще не произносилось, но им запахло. Среди заключенных КБ - 1 появились плохие симптомы - уныние, нервозность и даже взаимные упреки. Конфликт явно назревал.

Мне хочется отметить здесь одну общую почти для всех зеков шараги черту склонность к депрессии. Достаточно было ничтожного импульса (слуха, фразы, замечания "руководства"), как такая душевная депрессия распространялась среди зеков с необыкновенной быстротой. Порой без всяких оснований. Войдя в спальню, вы обнаруживали десятки людей, лежавших на кроватях лицом в подушки, а вслушиваясь в разговор, могли услышать: "... отпускать не будут... всех в лагеря... точно, я слышал, артиллеристов уже разогнали... " и т. д. Поражала скорость, с какой наше общество в сотню людей впадало в меланхолию и пессимизм.

Тщетно Петляков искал простого решения. Начались

разговоры о капитальной переделке оперения, а это уже скандал, сроки, честь мундира "руководителей". Кутепов велел позвать Туполева. Туполев долго ходил у оперения, бормотал, сопел, грыз ногти, потом сказал: "Володя, продолжи стабилизатор за шайбы, тут у тебя наверняка затенение, добавки стабилизируют поток, эффективность рулей на малых скоростях поднимется, и, я думаю, ты обойдешься без капитальных переделок. В серии сделай так-то... " - и начал длинный, уже специальный разговор. Ночью на заводе сделали удлинители, днем поставили их на место, а назавтра Опадчий доложил, что неустойчивость пропала.

И третий пример - он относится к 1947 году. Делали мы Ту-14, правило площадей * еще права гражданства не получило. Двигатель Роллс-Ройс "НИН", имевший большой лоб и длинное сопло, плохо компоновался с крылом. Позвали А. Н. Туполева (* Лишь впоследствии обоснованное теоретически и подтвержденное экспериментами правило аэродинамики, по которому суммарная площадь поперечного сечения летательного аппарата должна по всей его длине изменяться плавно. То есть фюзеляж, крыло, мотогондолы, оперение самолета на участках их стыковки надо сужать.)

Присмотревшись, он стал прибавлять сечение мотогондолы перед крылом, одновременно обжимая ее под ним. Прислушавшись, можно было разобрать, как он бурчит: "Вот здесь поток подожмется, здесь расправится, и мы избавимся от интерференции между крылом и гондолой". Казалось, он видит этот метафизический поток, набегающий на машину, сжимающийся вокруг мотогондолы и, плавно распрямившись, обтекающий крыло. Никто из очевидцев этой его мысли не понял, более того, все согласились, что он мотогондолу испохабил. Посоветовавшись, решили пригласить аэродинамика No 1 - академика С. А. Христиановича. Тот посмотрел, пожал плечами и скептически молвил: "Знаете, что-то не то. Но, возможно, будет лучше... " И далее не слишком определенно. Поддавшись скепсису авторитета, Егер, Сахаров и Бабин решили немного подправить схему. Вечером грянул бой. Старик рассердился не на шутку. "Мальчишки, сопляки, голодранцы, сыпалось как из рога изобилия, - что вы мне задуриваете голову Христиановичем, он теоретик, достаточно далекий от практического конструирования. У него и задачи другие, искать общие закономерности. Что он вам - конкретно сказал что-либо, может, подсказал конструкцию? Ах нет! Так что же вы... " - и в таком духе дальше. Летала же Ту-14 хорошо, и со временем ее довольно уродливые, на наш тогдашний взгляд, гондолы действительно теоретически обосновали.

Три этих примера показывают интуицию Туполева. Стоит ли напоминать, что интуиция была в то время чем-то вроде салемской колдуньи и осуждалась как немарксистская, а идеалистическая концепция? В точных науках все должно быть выражено формулами, учили студентов.

Кстати сказать, Ту-14 был для меня первым случаем коллизии с общепризнанной формулой "красивое - значит, разумное". Ничто не вечно под луной - и сомнительно, чтобы "Конкорд" мог понравиться Луи Блерио, Фарману, Дюпердюссену или Вуазену. Скорее всего, они, взглянув на него, плевались бы.

Итак, в конце 1938 - начале 1939 гг. в Болшево начали прибывать транспорты со специалистами. "Все смешалось в доме Облонских" - авиаторы, судостроители, артиллеристы, танкисты, ракетчики, связисты... Туполев был своеобразным центром притяжения для авиаработников. Вскоре вокруг него сколотилось эмбриональное ядро будущего ОКБ - С. М. Егер, Г. С. Френкель, А. В. Надашкевич и два молодых человека, хотя и умевших чертить, но попавших в эту компанию явно по канцелярскому недоразумению: звукооператор В. П. Сахаров и дипломник станкостроительного института И. Б. Бабин. Ядро дополнил моторист А. П. Алимов, выполнявший в нем роль техника, готового на любые работы.

В то время, а скорее даже несколько раньше, в Бутырской тюрьме, как это позднее рассказывал А. Н. Туполев, у него созрела идея самолета-агрессора, пикировщика, способного нести бомбы самого крупного калибра и скоростью превосходящего истребители того времени. На трех чертежных досках, положенных на колченогие столы, Егер, Сахаров и Бабин, работая с утра до ночи, искали его будущие формы. Несмотря на только что перенесенную трагедию допросов и пыток, несмотря на окружающую обстановку, больше всего напоминавшую железнодорожный вокзал во время стихийного переселения, мысль А. Н. Туполева работала четко, и постепенно лицо АНТ-58 приобретало свои черты. По мысли Старика, АНТ-58 имел экипаж из трех человек. Летчик один, у него для стрельбы вперед - батарея из четырех пулеметов ШКАС в носу АНТ-58 и двух пушек ШВАК * в корневой части крыльев. Непосредственно под кабиной летчика начинался длинный бомбовый люк, в котором могло подвешиваться до 3 тонн бомб, в том числе одна весом 1 000 килограммов. Передняя часть люка имела скос для выхода бомб при почти отвесном пикировании. За бомбовым люком сидели штурман и стрелок, у которого стояли два пулемета для обороны задних полусфер. Машина была предельно обжата; по прикидочному расчету, который вел сам Старик, с двумя двигателями по 1 400 л. с. было возможно получить скорость порядка 600-630 км/ч - больше, чем у тогдашних истребителей.

Изредка появлялись чины НКВД, осматривали эскизы и удалялись, не проронив ни слова. Затем АНТ исчез - ночью его увезли в Москву. Через сутки он вернулся суровый, гневный и сообщил, что через три дня будет доклад о самолете. На этот раз с чертежами увезли троих: его, Егера и Френкеля. Вначале их принял начальник всех шараг генерал Давыдов (в 1939 году Давыдова посадили и назначили на его место Кравченко, последнего посадили уже в 1941 или в 1942 году). Генерал

одобрил замысел и сообщил, что завтра Туполева доставят на доклад к Берии, а пока всех троих, чтобы их не "утруждать" перевозкой, разместили в одиночках внутренней тюрьмы.

Прием у Берии, в его огромном кабинете, выходившем окнами на площадь, был помпезным. На столе разостланы чертежи. У конца, который в сторону "ближайшего помощника и лучшего друга" главного вождя, сидит Туполев, рядом с ним офицер, напротив Давыдов. Поодаль, у стены, между двумя офицерами - Егер и Френкель. Выслушав Туполева, "ближайший" произнес: "Ваши предложения я рассказал товарищу Сталину. Он согласился с моим мнением, что нам сейчас нужен не такой самолет, а высотный, дальний, четырехмоторный пикирующий бомбардировщик, назовем его ПБ-4. Мы не собираемся наносить булавочные уколы, - он неодобрительно указал пальцем на чертеж АНТ-58, - нет, мы будем громить зверя в его берлоге. - Обращаясь к Давыдову: - Примите меры, - кивок в сторону заключенных, - чтобы они через месяц подготовили предложения. Все!"

Туполев вернулся злой, как тысяча дьяволов, затея Берии была явно несостоятельной. Высотный - значит, герметическая кабина, то есть стесненный обзор. Четырехмоторный, дальний, следовательно, крупногабаритная, неповоротливая машина - отличная цель для зенитчиков и непригодная для крупносерийного производства. Герметические кабины не позволяли применять надежное оборонительное вооружение, ибо дистанционно управляемого в то время в СССР еще не было. Одним словом, масса против и ни одного "за", разве только то, что немцы и американцы уже имеют одномоторные пикировщики, следовательно, нам следует переплюнуть их и создать очередной уже не "царь-колокол", а "царь-пикировщик"!

Вечером Туполев собрал свою группу и поделился сомнениями: "Дело очень ответственное. Возможно, этот дилетант уже убедил Сталина, и им будет трудно отказаться от ПБ-4. Сталина я немного знаю, он менять свои решения не любит. Надо очень добросовестно подработать общий вид машины, примерный весовой расчет - как жалко, что с нами нет Петлякова, он лучше меня знает все данные АНТ-42 (Пе-8), а ведь ПБ-4 должен быть примерно такой же. Возьмем за основу 42-ю, герметизируйте кабину, продумайте выход бомб из люка при пикировании, учтите дополнительный к АНТ-42 вес. Расчетную перегрузку для пикировщика придется поднять. Объяснительную записку напишем мы с Жоржем (Френкелем)".

В записке освещались четыре основных положения:

1. Высотный, дальний, четырехмоторный тяжелый

бомбардировщик уже создан, это АНТ-42. Для того, чтобы "бить зверя в его берлоге", нужно организовать серийное производство АНТ-42.

2. Пикировщик, поскольку процент его потерь все же будет большим, должен быть малоразмерной массовой машиной.

3. Для прицеливания на пикировании машина должна быть маневренной, чего нельзя достигнуть на тяжелой четырехмоторной машине.

4. Заявленные им, Туполевым, точные данные по самолету 103 он гарантирует, требуемые по ПБ-4 - не может.

Через месяц Туполева отвезли на Лубянку одного. На этот раз он пропадал три дня, и мы изрядно за него поволновались, а вернувшись, рассказал:

- Мой доклад вызвал у Берии раздражение. Когда я закончил, он взглянул на меня откровенно злобно. Видимо, про ПБ-4 он наговорил Сталину достаточно много, а может быть, и убедил его. Меня это удивило, из прошлого я вынес впечатление, что Сталин в авиации если и не разбирается как конструктор, то все же имеет здравый смысл и точку зрения. Берия сказал, что они разберутся. Сутки я волновался в одиночке, затем был вызван вновь. "Так вот, мы с товарищем Сталиным еще раз ознакомились с материалами. Решение таково: сейчас, и срочно, делать двухмоторный. Как только кончите, приступите к ПБ-4, он нам очень нужен". Затем между нами состоялся такой диалог:

Берия: - Какая у вас скорость?

Я: - Шестьсот.

Берия: - Мало, надо семьсот! Какая дальность?

Я: -Две тысячи километров.

Берия: - Не годится, надо три тысячи! Какая нагрузка?

Я: - Три тонны.

Он: - Мало, надо четыре. Все! - И, обращаясь к Давыдову: - Поручите военным составить требования к двухмоторному пикировщику. Параметры, заявленные гражданином Туполевым, уточните в духе моих указаний.

На этом аудиенция закончилась, мы вышли в секретариат. Давыдов кивнул головой Кутепову и Балашову, те на цыпочках, подобострастно скрылись за священными дверями, и вскоре, уже в виде гостиничных посыльных, появились обратно, нагруженные чертежами и расчетами.

Позднее, уже на свободе, Туполев поделился с нами: "Немного было у меня таких напряженных и ответственных разговоров в правительстве, разговоров, от которых зависела судьба всех нас. Делать ПБ-4 было чистым безумием. Военные ее, конечно, забраковали бы и

были бы правы, ибо пикировать на ней на точечные цели немыслимо. Отрицательное заключение военных Берия квалифицировал бы как наше вредительство, ведь нужно же ему оправдаться. Вспоминая его злобный взгляд, я склонен считать, что он не задумываясь принес бы нас в жертву, а что ожидало вас?"

Когда он вернулся и изложил события, которые произошли с ним в эти три дня, все вздохнули с облегчением. На сей раз грозу пронесло и открылись какие-то, пусть смутные, перспективы настоящей работы. Растрата сил на создание ПБ-4 была равносильна строфе из революционной песни: "Вы сами копали могилу себе, готова глубокая яма". Туполевцы вздохнули с облегчением, вместо угнетения появилось желание работать, творить. Вскоре состоялся переезд в Москву, в здание КОСОС, оформился коллектив КБ-103, и работа закипела.

Но до того, как она закипела, у А. Н. Туполева состоялся такой разговор с генералом Кравченко:

- Для того чтобы уйти в работу над самолетом в полную силу, мне нужна уверенность, что жена и дети живы и здоровы. Без этого не смогу. Пусть мне принесут записку от Юлии Николаевны.

Начальство всполошилось: ведь Юлия Николаевна в изоляции, а детей опекает бабушка, Енафа Дмитриевна. Ютятся они в одной комнате, оставленной им в квартире на Каляевской, без всяких средств к существованию.

Поначалу Туполеву отказали, но, столкнувшись с непоколебимой твердостью, записку принесли. Стоит ли говорить, что она была написана в камере следователя, который вел дело Юлии Николаевны, под его диктовку и "в интересах возможного освобождения мужа".

Служба информации у нас в стране всегда хромала, особенно это относилось к оборонной промышленности, где все нужное и ненужное было засекречено, и в первую очередь в тупике оказывались те, кто должны были начинить самолет самым новым и совершенным оборудованием. Оторванные уже два года от жизни, мы совершенно не знали, что выпущено промышленностью нового.

1988, No6

И вот трое отвечавших за начинку самолета - Надашкевич, Френкель и я обратились с декларацией к АН о необходимости посетить ряд заводов. "Мда-а, сказал шеф: - заключенные посещают секретные ОКБ - казус белли *! Попробую переговорить с Кутеповым". (* Casus Belli (лат.) - повод для войны.)

Начальство поняло необходимость, и в один прекрасный день

под конвоем Крючкова и двух охранников мы двинулись на соответствующий завод.

"Цирк" начался сразу же. Первый же вахтер потребовал у нас пропуска. Майор Крючков вынул свое удостоверение, теоретически открывавшее все двери, и сообщил, что остальные "это специалисты при мне". Разгневанная вахтерша усомнилась: "Какие такие специалисты, а может, шпиёны!" Кругом началось оживление, стала собираться толпа, назревал конфликт. Крючков исчез, но вскоре явился с начальником охраны, и нас пропустили. Когда в приемную вошли разработчики аппаратуры, началось второе действие. Сперва немая сцена, затем расспросы: "Куда вы пропали, где работаете, над чем?" Форма Крючкова, охранники с пистолетами ставят все по местам. "Свободные" все понимают и с большим старанием выкладывают необходимую информацию. Прощаются они подчеркнуто тепло. Первое общение со свободным миром стало и последним. Надо полагать, что на Крючкова и попок оно произвело тяжелое впечатление.

Вернувшись, мы подробно рассказали о вылазке за стену, а лейтмотивом был тезис "Они там понимают все".

С этого времени необходимую информацию стали добывать чины НКВД, и это было ужасно. Путали, привозили не те чертежи и не то, что нужно. Словом, это была игра в испорченный телефон, и конструировать лучшие в мире самолеты стало очень трудно. Все же постепенно материалы начали собираться и открылся какой-то фронт деятельности.

После бесчисленных переделок рабочих мест экипажа на макете, вызванных неточной информацией, макет самолета довелся, и Туполев информировал Кутепова о необходимости затребовать макетную комиссию ВВС. Надо сказать, что это событие волновало всех заключенных. Как произойдет встреча с военными членами комиссии, которых большинство из нас знало много лет? Ведь это политически подкованные люди, и не проявится ли слишком предвзятое, настороженное отношение к арестантам? По счастью, ее председателем был назначен не просто военный, а инженер - генерал П. А. Лосюков, умный и дальновидный человек.

Комиссия разместилась в кабинете Кутепова. (Совсем недавно в этот же кабинет приходили эти же офицеры, но принимал их Туполев. Когда все собрались, ввели заключенных. Прохор Алексеевич сразу находит верный тон, поднимается, обменивается с Туполевым рукопожатиями, и стороны раскланиваются. После обстоятельного доклада, сделанного С. М. Егером, все вместе следуем на шестой этаж, в макетный цех. Натурный макет облеплен людьми в сине-голубой форме ВВС.

Арестанты отвечают на вопросы офицеров, доказывая, что спроектированный самолет достоин защищать социалистическое государство. Два дня возле макета творится содом и гоморра. Наконец, все осмотрено, облазано, ощупано, обмерено, осознано и оценено. На пленарном заседании военные, как и обычно, выставляют свои максимальные требования, арестанты отвечают реальными. Постепенно страсти уступают разуму, находятся компромиссы. Наконец, акт с положительной оценкой самолета готов. По традиции, положен скромный банкет с вином. Компромисс находят и здесь. Нельзя заключенным произносить тосты и чокаться. Нас уводят, а за столы садятся военные и сотрудники НКВД.

Через много лет П. А. Лосюков сознался Андрею Николаевичу, как ему было трудно. Несколько ортодоксов из числа членов комиссии пытались создать коллизию между техникой и политикой. Извечный принцип соцбюрократизма "как бы чего не вышло" диктовал им уйти от однозначной оценки самолета, построенного вредителями. Написать витиеватое заключение, а дальше пусть генералы от Наркомата обороны и генералы от внутренних дел разбираются.

Было трудно и нам, мы ждали, что решение пусть даже пустякового вопроса скатится в сторону "ах, вы не хотите выполнить наши законные требования, следовательно... ". Такой поворот событий мог повлечь за собой далеко идущие последствия - карцер, отправку в лагеря, прибавку к сроку заключения, да и похуже. Но все обошлось.

Вспоминая эту комиссию, нельзя не остановиться на отношении Туполева к отдельным военным специалистам, улучшавшим, по их мнению, самолет. К действительно улучшавшим требованиям он относился положительно и обычно их принимал. Когда же кто-либо выдвигал явно демагогическое, не столь улучшавшее машину, сколько позволявшее автору негласно запечатлеть в акте: "Видите, какой я непримиримый борец за прогресс", - такой человек подвергался моральному уничтожению через осмеяние.

На комиссии по Ту-16 один из военных, подполковник Т., потребовал обеспечить верхнему стрелку обзор не только верхней, но и нижней полусферы. Тщетно Надашкевич пытался объяснить, что этого сделать невозможно, а главное и не нужно, поскольку хвостовой стрелок видит нижнюю полусферу. Т. упорствовал. Тогда Туполев с улыбкой произнес: "Т., к тому времени, когда у вас на жопе вырастет глаз, я вам обзор вниз обеспечу". Гомерический взрыв смеха не дал ему договорить, и вопрос был снят. Второй эпизод был на комиссии по самолету

Ту-14, на котором мы впервые устанавливали катапультные сиденья экипажа. Военврач Я. потребовал, чтобы члены экипажа могли пользоваться стоявшей в кабине парашей, не сходя с таких сидений. Когда на пленарном заседании дошли до этого пункта,

Старик от смеха чуть не упал со стула. "Ох, не могу, ох, уморил! - кричал он своим высоким голосом. - Егер, поставь ему вместо катапульты унитаз, дернет за цепочку и улетит". Бедняга доктор не знал, куда ему деваться; пункт, конечно, сняли.

Такая ирония действовала, и постепенно подобные откровенно нелепые требования выставлять перестали, никому не хотелось быть осмеянным Туполевым.

Тем временем на заводе закончили сборку петляковской "сотки" и начались ее летные испытания, которые вел

П. М. Стефановский. 1 мая было приказано показать "сотку" над Красной площадью. Мы обрадовались: увидим машину из обезьянника. Но тут выяснилось, что тюремная администрация решила во избежание (чего?) держать нас в праздничные дни взаперти. Под давлением сослуживцев Петляков сходил к Кутепову, и компромисс был достигнут. Обезьянник откроют на время воздушного парада, но в нем будут дежурить два попки. Рано утром туда набилось столько народу, что несчастных попок вдавили в решетку так, что они умоляли: "Раздвиньтесь, мы задыхаемся!" День был ясный, и на горизонте отчетливо проектировались силуэты кремлевских башен. Со стороны Белорусского вокзала появились точки - строй летящих самолетов. Видно было, как ниже и обгоняя их мчится серебристая "сотка". Но что это? Силуэт машины необычен, снизу торчат какие-то темные предметы. Машина обгоняет строй и свечой уходит в небо. Всех беспокоит, что это было. Три дня все в волнении не находят себе места, дежурные попки отмалчиваются. Утром 3 мая вольняшки сообщили, что самолет шел с неубранным шасси, что летчик забыл его убрать. Конечно, нам повезло: Стефановский шел на максимальной скорости, открытые створки могли разрушиться и упасть, не дай Бог, на трибуны, что было бы тогда с коллективом В. М. Петлякова?

После парада выяснилось, что самолет Политбюро понравился, но Сталин предложил "несколько уточнить его назначение" и в серию запустить не истребитель, а пикирующий бомбардировщик. Учитывая успех "Юнкерсов-87", это, вероятно, было мудро, но зекам легче не стало. Петляковцы надеялись, что после демонстрации их освободят, переделка откладывала это минимум на год. Тревожила нас и какая-то путаница в умах руководства. Петлякова заставляют из высотного истребителя делать пикировщик (было ясно, что из-за такой трансформации

какие-то качества самолета будут утеряны), в то время как Туполева вместо предлагаемого им невысотного пикировщика - проектировать высотный, огромный ПБ-4. И все это в преддверии войны, неизбежность которой отчетливо понимали даже мы, штатские люди.

Туполевцев, кроме того, это изменение назначения "сотки" затрагивало и меркантильно: второй пикировщик, - не закроют ли 103-ю, и не лишимся ли мы тем самым призрака свободы, маячившего впереди?

В КБ - 100 аврал, там работают день и ночь, мужественно стараясь из "трепетной лани" сделать "коня". Все отчаянно нервничают, шипят друг на друга, потихоньку ругают Петлякова за его недальновидность (восемь дней назад они после парада без шума качали его в спальне) и клянут про себя или вполголоса всю иерархию от Кутепова и до Берии.

Недели через две выяснилось, что пикирующая "сотка" конкурировать со 103-й не в состоянии. Крупных бомб она брать не может, дальность у нее меньше, оборонительного вооружения недостаточно, скорость на 100 км ниже. Может быть, это и нехорошо по отношению к друзьям по несчастью, но мы приободрились, и сдача чертежей по нашей машине возобновилась в нужном темпе.

На чертежах главный технолог ЦКБ-29 Е. П. Шекунов ввел новшество - "No сборочного узла". Но номера эти он выдавал только сам. И вот однажды, занятый чем-то неотложным, он в шутку бросил одному из надоедавших ему с номером узла инженеров: напишите "гордиев".

И пошел гулять этот "гордиев узел", пока не натолкнулся на бдительного технолога. Тот - к начальству, к Балашову, он - Шекунова. Сколько ни пытался Евграф Порфирьевич объяснить, что это шутка что существуют "авгиевы конюшни", "прокрустово ложе", "дамоклов меч" и т. д., разгневанный начальник КБ-100 Балашов предложил: "Заграничных терминов не употреблять!"

Этот случай натолкнул нас на мысль выяснить культурный уровень вольняг. В то время все увлекались "Петром Первым" А. Н. Толстого. Было известно, что роман нравился вождю, злые языки поговаривали, что Толстой в свой герб вписал "без лести предан". Действие романа разворачивалось в районе, где стояло здание ЦКБ. Слева от него в Яузу впадала речка Кукуй, напротив, на прудах парка МВО, Петр катал Анну Монс, невдалеке виднелась крыша дворца Лефорта. На месте строительства КОСОС была обнаружена могила Брюса, вельможи и автора вечного календаря. Скоро выяснилось, что никаких ассоциаций эти обстоятельства у большинства вольняг не вызывают, более

того, названия Лефортовский район, Немецкий рынок, Семеновская церковь, Солдатская улица, Гошпиталь и другие с историей ими не связывались. Такова была историческая эрудиция советского интеллигента, заполненная взамен "этой кутерьмы", как сказал один из вольнонаемных, датами съездов - словно у великой страны истории и не было. Какая уж тут мифология!

Мы, заключенные, жалели этих людей: быть может, они и не были виноваты, поскольку стоустая пропаганда денно и нощно внушала им, что все прошлые завоевания мировой цивилизации не более, чем идеологический туман. Важны не Аристотели, Сенеки, Эразмы Роттердамские, Рабиндранаты Тагоры, Конфуции, а производство тракторов, паровозов, рельсов, металла и т. д. Если в соответствии с решением такого-то съезда, конференции, пленума и т. п. их производство поднято на столько-то процентов - ура! Если для этого или из-за этого пришлось разрушить несколько церквей, монастырей или исторических памятников, в том числе храм Христа Спасителя, Сухареву башню, или продать за валюту, нужную для покупки за рубежом станков, десяток полотен Рембрандта, Рубенса или Ван Дейка, - не так это и страшно! Не беда, черт с ними, если пострадали Вавилов, Рамзин, Тухачевский, Цветаева, Гумилев, Мандельштам и другие таланты, важно сохранить в чистоте нашу идеологию...

Нам казалось, что это не самый лучший выход. Потребность внутренней, духовной жизни была неистребима, ее не вытравили ни следствие, ни лагеря, ни рабский труд в ЦКБ. Конечно, мы понимали всю важность сооружения очередной домны или шахты, увеличения суточного выпуска автомобилей или тракторов, но думали, что с этим легко уживаются любовь к музыке, поэзии, наконец, к нравственной философии.

Вечерами, когда мы становились "свободными", по углам спален собирались кружки людей, связанных чем-либо общим. Так возник кружок любителей музыки. С одобрения "руководства", своими руками, из облагороженной бакелитом фанеры, широко применявшейся в строительстве самолетов, были изготовлены скрипка, альт и виолончель. Звучали они не как Страдивариусы, однако трио Базенков, Бочаров, Боровский, исполнявшее по воскресеньям Оффенбаха или Штрауса, неизменно собирало многочисленных поклонников. Был кружок любителей поэзии. Наша библиотека пополнялась из фондов Бутырской тюрьмы. Были в ней Фет, Плещеев, Тютчев, Надсон, Блок и, конечно, Пушкин и Лермонтов. А. К. Толстого там, естественно, не держали. Книги были из конфискованных частных собраний, и порой мы обнаруживали на них (экслибрисов в то

время не уважали) пропущенные по недосмотру надписи: "Из книг Бухарина", "А. И. Рыков"... Две таких книжки один из наших библиофилов припрятал, но эвакуация не дала их спасти.

Многие увлекались различного рода поделками: мундштуками, курительными трубками, портсигарами, выпиливали из плексигласа брошки, монограммы, пряжки для дамских поясов, клеили из него же куколок для своих детей, игрушки.

Рисовали: А. М. Черемухин - жанровые сцены нашей жизни в шараге, Т. П. Сапрыкин - саврасовских грачей. Несколько человек писали стихи, а один оригинал - даже роман о строительстве авиазавода в Сибири в особенно одобряемом в то время стиле "Стали и шлака", "Гидроцентрали", "Далеко от Москвы"...

Особняком стоял вопрос о взаимоотношениях с женщинами. Наш штаблекарь, фельдшер из Бутырок, под страшным секретом проговорился о том, что в нашу пищу подмешивают бром или что-то иное, долженствующее снижать половой тонус. Возможно, это так и было, но дело ведь не только в тонусе. Людям нужна женская ласка, сочувствие, поддержка, наконец, дружеское общение. То самое общение, которое мы так мало ценим, пока, оказавшись в заточении, не осознаем его необходимость. Когда, не выходя из ЦКБ неделями, месяцами, годами, заключенные встречали дружеское участие, словесную ласку, а порой и глубокое понимание, рождались, хотя и платонические, но серьезные чувства. Порой они падали на подготовленную почву. Было известно, что некоторые, особенно партийные, жены отказывались от своих арестованных мужей. К сожалению, встречались и такие, которые делали это публично, на собраниях. Объяснить причины трудно, возможно, это был страх, возможно, биологическое начало - стремление сохранить детей, род. Все же следовало оставаться порядочными. С заключенными, у которых в вопросах взаимоотношений с представителями тюремной администрации, стражи, следствия, был выработан свой особый кодекс чести и порядочности, так поступать было нельзя. Слишком легко ранимыми и беззащитными были их души. Женщина, публично отрекшаяся от мужа, конечно, не могла рассчитывать на его возвращение к ней. Узнав об этом и встретив другую, бескорыстно проявлявшую нежность и внимание, лишенную права получить в ответ что-либо, постоянно рискующую, что ее выгонят из ЦКБ, мало того - вышлют из Москвы или, еще хуже, арестуют, спросишь: "Кто первый бросит в нас камень?"

Между тем создание самолета 103 шло вне этих психологических эмоций, само по себе. Из синек в цехах

рождались детали, сливались в узлы, появлялись собранные части машины. Постепенно еще не рожденный самолет размещался на полках складов. В огромном сборочном цехе, гордости Туполева, готовились стапели для окончательной сборки. А Н говорил, что, когда этот цех проектировали и строили, не было человека, который бы язвительно не вопрошал: "Кому нужен этот аэродром под крышей, какие самолеты вы собираетесь строить в нем?"

Среди ферм стапелей уже вырисовывались хищная морда передней кабины нашей "сто третьей", удивительно легкое, изящное хвостовое оперение, мощный кессонный центроплан с длинным бомболюком, отъемные части крыльев, мотогондолы и стройное шасси. Без преувеличения можно сказать, что внешние формы опытной 103-й были, на взгляд инженера, верхом изящества.

1988, No 7

Несомненно, этому способствовало и то, что, стремясь выжать из самолета максимум скорости, Туполев обжал ее до предела. В кабине, где размещен экипаж, - ни одного лишнего дюйма, и, несмотря на это, Старик требовал там еще и эстетики. Был такой случай. Вечером два зека зашли в макетный цех. Обычно в это время там никого не было, и их поразило, что в кабине летчика вдруг раздался треск, скрип отдираемых гвоздей, затем, описав параболу, из нее вылетел какой-то щиток и упал на пол. Когда они поднялись на леса, окружавшие макет, выяснилось, что это главный ее облагораживает. Можно было расслышать, как он вполголоса разговаривает сам с собой. "Что за бардак, понатыкали каждый свое. Не интерьер, а... ! Человек здесь будет работать, порой и умирать, а они вместо того, чтобы сделать ее уютной, натворили Бог знает что!" Под эти слова очередной щиток или пульт, жалобно проскрипев отдираемыми гвоздями, описав дугу, покидал кабину. При одной из таких операций улучшения львиная доля переделок чертежей пала на голову нашего вооруженца А. В. Надашкевича. Кучу работы предстояло делать наново, и Надашкевич пошел жаловаться шефу. Никогда не унывающая молодежь тут же сложила песенку, в которой Туполев, ратуя за улучшение, пел:

И вот для этого нужно
Лишь изменение одно.
Но это мелочь, ерунда,
Всего заклепка лишь одна.
Ее придется заменить,
Обшивку рядом утолстить,
А лонжероны удлинить.
Моторы несколько сместить...

Перечисление заканчивалось так:

Но ваш чертеж
Пока лишь на доске ведь,
Так что,
товарищ Надашкевич,
Все хорошо, все хорошо!

Услышав песенку, исполненную на мотив популярной в те годы французской "Все хорошо, прекрасная маркиза... ", шеф рассмеялся и сгоряча пообещал: "Черт с вами, больше менять не стану". Но затем все пошло обычным путем. Если в таких случаях кто-либо говорил: "Андрей Николаевич, ведь план, сроки, чертежи", - Туполев резко перебивал: "А разве в плане сказано, что надо делать гадко?"

Еще раз, уже который, вновь принимаемся за интерьер кабин. Появляется необходимость истребовать из производства чертежи для переделок. Об этом узнает Балашов, нас вызывают: "Это еще что за новости, никаких переделок. Что еще за "интерьер", выдумываете какие-то слова, какой номер чертежа этого "интерьера"? Принесите его мне на стол!" Но Туполев непоколебим, требует шлифовки. Мучаясь, захватывая вечера и часть ночи, находим новые решения. Можно было бы сказать, что тюрьма не лучшее место для поисков оригинальных решений. Возможно, но даже тут Старик не хотел отходить от своих принципов.

Время - песочные часы, неумолимая тоненькая струйка песка отсчитывает месяцы и годы. Колонны вермахта уже продефилировали по Польше. Риббентроп в Москве. Пикирующие бомбардировщики сеют смерть и разрушения, гремят военные оркестры, Гиммлер строит Освенцим и Треблинку, на границах Фландрии, Эльзаса, в Арденнах Манштейн, Гудериан и Клейст сосредоточивают клинья танковых корпусов. Одни мы, изгои, арестанты, падлы, не понимаем ничего, ибо не имеем ни газет, ни радио, но чувствуем, что мир катится к пропасти. Ввели десятичасовой рабочий день, многие радуются, меньше времени для тягостных раздумий. Самолет 103 вытащили из стапелей, состыковали и начиняют его оборудованием. Днем и ночью десятки нумерованных конструкторов, каждый со своим "тягачом", облепляют машину так, что в нее не протиснешься. Возник кризис на тягачей. К этому времени в цехах шла работа по всем трем самолетам. Отрабатывали системы на новой пикирующей "сотке", изготовляли детали для "сто второй", на "сто третьей" монтировали двигатели и оборудование...

Возвращаясь из цехов, мы рассказывали главным, что рабочие жалуются: "Вызовешь вас утром, а вы приходите вечером". Трое

главных - Петляков, Мясищев и Туполев - выступили с предложением "один тягач на двух арестованных". Его отвергают - тягач берет арестанта в тюрьме под расписку, за двумя уследить не может. Тогда главные попросили нанять еще партию тягачей. Оказалось, и это невозможно. Ресурсы квалифицированных исчерпаны, а для обучения, по аналогии со служебными собаками, требуется шесть месяцев. "Руководство" выдвинуло встречный план - уплотнить время пребывания арестованных в цехах. Начались спешка и неизбежные в таких случаях конфузы, последствия которых было трудно предвидеть. На 103-й перепутали трубки к гидромеханизму уборки-выпуска шасси, одна нога убиралась, в то время как другая выпускалась. Похоже было, что машина по-человечьи бежит. Посмеяться бы да переключить, но не тут-то было. По вызову тягача прибыли Балашов с Крючковым. "Руководители" водят по схеме пальцами, силятся в ней разобраться, на А. Р. Бонина начинают посматривать косо, он волнуется, время идет, рабочие негодуют. Не выдержав, один из них говорит: "Товарищ начальник, я уж лет десять этим занимаюсь, малость понаторел. Сходите покурите, а мы тут мигом наладим! А то перед Александром Романовичем стыдно - зачем человека от важной работы отвлекать... "

На этот раз кризис миновал. Затем начались загадочные явления с триммерами: ни с того, ни с сего они самопроизвольно перемещались в крайние положения. Опять разложили схемы и, наморщив лбы, водят по схемам пальцами, силятся разобраться. На этот раз дело оказалось сложней, и меня отвели к администратору тюрьмы писать объяснение. Запахло гадко. Выручили цеховые ребята: они подметили, что несколько свободных тягачей стояли на подмостях, облокотившись на обшивку кабины летчика. Металл прогнулся и закоротил контакты. Дождавшись обеденного перерыва, когда зеков увели в КБ и тягачей не было, рабочие, нажав на обшивку, воспроизвели дефект. Сообщили начальнику цеха, тот Кутепову, и меня выпустили.

Тут уместно рассказать об отношении рабочего класса к "вредителям". Механизм вызова заключенных конструкторов в цеха состоял в следующем: увидев в штампе чертежа "факсимиле" - номер конструктора, мастер через диспетчеров завода и ЦКБ вызывал его в цех. Согласно инструкции, зека надо было называть "гражданин конструктор". Первая трещина появлялась именно здесь - иначе, как по имени-отчеству, рабочие к нам не обращались. Далее, о всех изменениях, вводимых нами в чертежи, о всех замеченных ошибках рабочие должны были писать рапортички. Мало того что они этого не делали, а еще и дружески

говорили: Петр Петрович или Иван Иванович, вот здесь из своего опыта я бы посоветовал вам то-то и так-то, - будет и проще, и надежнее, и дешевле. Надо сказать, если ошибался не арестант, а обычный конструктор, вольный рабочий в таких случаях оформлял рацпредложение, по которому получал хоть небольшое, но вознаграждение. Не подавая рацпредложения по нашим конструкциям, рабочие, значит, отказывались от такого вознаграждения во имя дружеского сочувствия. Здороваясь с нами за руку, угощая папиросами, шепча на ухо: "Пойдемте в цех, мы вам там припасли сто грамм, выпейте - легче на душе станет", - наконец предлагая отнести домой весточку (бывали и такие случаи), авангард пролетариата показывал, что он великолепно разобрался в "классовых врагах".

Приходилось задумываться, кто же все эти Кутеповы, Балашовы, Устиновы актеры или круглые дураки? Ведь каждый раз, когда происходили случаи, вроде описанных выше, как рассказывали наши вольнонаемные коллеги, "руководство" созывало совещания, обсуждало: что это - ошибка или злой умысел?

Вспомнилось, как злополучные триммеры искупили свою вину, заставили искренне посмеяться и арестантов, и тюремщиков. Молоденькая машинистка, печатая описание самолета, во всех случаях вместо "триммер" напечатала "триппер". Вызванная к "руководству", она не смущаясь сообщила, что триммер для нее - "терра инкогнита", в то время как с триппером она, хоть и теоретически, но знакома.

Был и такой случай. Вечером вызвали в цех К. В. Рогова. Влезая в машину, он ударился обо что-то, рассек лоб, кровь полилась струей. Тягач перепугался, закричал, подбежавшие рабочие отвели Рогова в медпункт. Дежурный тюрьмы позвонил в Бутырки. Оттуда приказ: срочно доставить Рогова в их больницу. Рогов рассказывал потом, как его допрашивали - уж не попытка ли здесь самоубийства?

Самым смешным в этом эпизоде было поведение тягача. Найдя Константина Васильевича и убедившись, что их никто не подслушивает, он попросил: "Гражданин конструктор, вы уж на меня не пишите, пожалуйста, мне от начальства здорово влетело, премии лишили! Жена велела - ты попроси, чтобы они не жаловались". "Они" не жаловались.

Наконец на самолете все проверено, отлажено и испытано, теперь остается одно - опробовать работу моторов. На следующий день отстыковали крылья. 103-ю выводят из ворот сборочного цеха во двор, заливают бензин и масло, привозят баллоны со сжатым воздухом для запуска двигателей. Вольнонаемный

бортмеханик М. Ф. Жилин поднимается по лесенке в кабину, раздается команда - "от винтов". Шипит воздух, сперва один, а потом и второй винт нехотя трогаются с места, и в проходе между цехом и зданием КОСОС начинается пурга. Струи от винтов срывают желтые осенние листья, они тучей несутся по двору. В открытых окнах сотни людей наблюдают за первой проверкой их детища. 103-я дрожит, как породистая скаковая лошадь перед стартом. Улыбающийся Андрей Николаевич в теплом пальто пожимает нам руки.

Наутро машину задрапировывают брезентом, завязывают. Цугом выстраиваются несколько грузовиков, нагруженных деталями и аэродромным скарбом, появляется тягач-автомобиль. Ночью, пока мы мирно спим в зарешеченных спальнях, ее увозят на аэродром.

Не случайно закончили мы первую часть очерков на том, как самолет повезли на аэродром. Это был крупный рубеж нашей работы, и "руководство" вспомнило, что наряду с кнутом есть и пряник. Некоторым из заключенных дали свидания.

Было предложено привести себя в пристойный вид. Нас отвезли в Бутырки. В тюрьме мы не создатели грозных машин, а арестованные, о чем нам дали понять тут же: "Руки за спину, лицом к стене, не разговаривать!" От такого милого, знакомого обращения мы в ЦКБ поотвыкли, но перспектива свидания заставляет молчать. Под стук ключей о пряжку ремня или о перила лестницы ("Внимание, веду арестованного!") по длинным коридорам попка приводит меня в крохотную комнату без окон, в ней стол, три стула и песочные часы. Минут двадцать томительного ожидания. Дверь открывается, и другой попка вводит жену с ребенком. Это мой сын, которого я еще никогда не видел. Мы здороваемся, я целую мальчика, он смотрит на меня, как на чужого. Часы перевернуты, время потекло. За столом мы друг против друга, у торца - страж. Жена рассказывает о своей жизни, попка изредка прерывает: "Об этом нельзя". О себе почти не говорю, действительность под замком, а вымысел - кому он нужен? Время истекло, жена говорит: "Сынок, попрощайся с папой". Он протягивает ручонку попке. Горько, но понятно, на попке петлицы, блестящие пуговицы. Когда она поправляет малыша, он с таким же безразличием протягивает ручку мне. Второй попка уводит их. Так много ждали мы от свидания, и так мало оно дало. Под бдительным оком мы сидели словно связанные, и десять минут из 1019800, проведенных в изоляции, пролетели, словно их и не было.

Возвращались мы в ЦКБ молча, ушедшие в себя. Вечер был тяжелым. Все разбрелись по углам, каждому хотелось побыть

одному, пережить, перечувствовать этот подарок судьбы.

Несколько дней мы ходили сами не свои, а тут еще потрясение - освобождают группу петляковцев!

Самого Владимира Михайловича освободили накануне и прямо с доклада о ходе испытаний пикирующей "сотки" отвезли домой. Слухи о готовящемся освобождении ходили уже давно, а когда он не вернулся - ожесточились. Во всех спальнях обсуждали далеко за полночь - когда и кого? Подсчитывали шансы, строили гипотезы, высказывали предположения. Волновало это не только петляковцев, но и всех остальных, ведь прецедентов еще не было!

Наступило обычное утро. Позавтракав, мы разошлись по рабочим местам. Часов около 10 по ЦКБ молнией разнеслось: приехал вольный Петляков и прошел в кабинет Кутепова. Около 11, когда туда стали по одному вызывать освобождаемых, волнение достигло апогея. Вызванные не возвращались; под разными предлогами зеки спускались на третий этаж, ходили около дверей "руководства" в надежде узнать что-либо. Но тщетно.

В обеденный перерыв, когда мы сидели в столовой, освобожденных провели в канцелярию тюрьмы, и наше общение с ними закончилось. Мы не поздравили их и не попрощались. Это было жестоко, еще более жестоким было то, что остальным работавшим в петляковском коллективе не сказали ни слова. На них, оставшихся в заточении, трудно было смотреть, они ходили совершенно убитые. Свобода химера, незримо присутствовавшая рядом, испарилась. Что будет с ними дальше, где они будут работать, да и будут ли работать вообще, освободят ли их в дальнейшем, увидят ли они свободу?

Всякий человеческий коллектив в любых условиях вырабатывает защитные рефлексы. Так было и у нас. Хотя прямых обещаний освободить нас после летной проверки самолета никто не давал, все считали это само собой разумеющимся. А коль скоро это так, надо работать и жить, жить и работать.

И мы жили, творили, спорили, ругались, читали, мастерили, отчаивались, смеялись. Порой это был смех висельников, порой настоящий. Нельзя же в самом деле вечно "стоять перед отчизной с немою укоризной".

В этот день налаженная жизнь ЦКБ лопнула, словно мыльный пузырь, обнажив грустную действительность. Большинство заключенных были москвичами, где-то рядом жили наши семьи, жили тяжело, без заработка основных кормильцев, если не впроголодь, то отказывая себе почти во всем. Освобождение для нас было не только морально-нравственной категорией, нет, оно несло нашим женам и детям право на труд и образование,

избавляло их от кличек - сын, мать, жена врага народа, - наконец, позволяло им спать спокойно, не вскакивая по ночам от стука в дверь.

Тяжелый был и следующий день. Во всех помещениях - мертвая тишина, словно в доме потерявшего кого-то из своих близких. Трагедию оставшихся в неволе соратников В. М. Петлякова понимали не только мы, работавшие над другими самолетами, но и вольнонаемные и, думается, даже наиболее человекоподобная часть охраны. Петляковцы были окружены всеобщим вниманием, каждому хотелось хоть чем-нибудь облегчить их участь.

Через два-три дня, ровно в 9 утра, освобожденные Путилов, Изаксон, Минкнер, Петров, Енгибарян, Рогов, Качкачян, Лещенко, Стоман, Шекунов, Абрамов, Шаталов, Невдачин, а с ними и наш Н. И. Базенков - сияющие, веселые, помолодевшие, появились на своих рабочих местах. Базенков оказался среди них потому, что "руководство" убедилось - до тех пор, пока не освободят Туполева, надо иметь в КБ-103 хоть одного способного человека для выездов в свет. Без такового им, плохо разбиравшимся в таинствах техники, приходилось туго.

Освободившиеся еще не осознали происшедшего с ними. Они продолжали себя вести с оставшимися в заточении так, как это было и до этого события, дружески, я бы сказал, братски. Но эта "оттепель" длилась недолго. Уже назавтра мы ощутили появившуюся отчужденность. Они явно избегают длинных разговоров с глазу на глаз, их взгляды потуплены, движения скованы... Что такое? В чем дело?

Причину мы узнали позднее. По плану предполагалось сразу же переместить их на серийный завод. Как и обычно, что-то не успели, и переселение отложили на несколько дней. Администрация тюрьмы всполошилась. Близость вольных с заключенными всегда была ахиллесовой пятой системы изоляции. Теперь у Ахиллеса появилась еще одна пята - освобожденные. И вот администрация собирает всех их у себя и внушает: освобожденные не такие злостные преступники, как оставшиеся в заточении, следовательно, излишнее общение не нужно, это не в ваших интересах!

А так как тюремщики сами понимают, что их слова - несусветная чушь, то и поворачивают на родной им жаргон: "Разговоры вести только на служебные темы, излишнее общение не рекомендуется, быть бдительными!" Вот так-то...

Тяжелая, для многих трагическая полоса прошла, стала забываться. Через неделю - десять дней ритм жизнедеятельности ЦКБ пришел в норму. Из спален вынесли лишние койки, в

столовой убрали пару столов, и поверхность воды стала ровной. Ничего не выдавало бури, пронесшейся над нашей "тихой заводью".

Впрочем, нет. Смущало, когда освобожденные нет-нет да и проговаривались, дескать, вспоминаем, как мы сытно и вкусно питались, на свободе так не поешь...

В газетах (которых мы лишены, но друзья нам их приносят) тоже сплошные загадки. Молотов рядом с Гитлером в имперской канцелярии, Риббентроп и Сталин в Кремле. Как это понимать? Голова раскалывается от мыслей, они ворочаются, как чугунные шары, но вот беда - безрезультатно.

Альянс, дружба, взаимные интересы Германии и СССР, а нас торопят, стране нужны пикировщики, в подвале оборудуют бомбоубежище, приходят на работу заплаканные девушки - милого призвали в армию. В каптерку шараги завез

ли противогазы, живущие на дачах по Белорусской и Виндавской (ныне Рижской) дорогам жалуются - ночью нельзя спать, гонят эшелоны с танками, пушками! Слухи, слухи, слухи, и только правительство упорно молчит и молчит.

В НИИ ВВС наши летчики перегнали из Германии "юнкерсы" Ю-87 и Ю-88, "мессершмитты" Ме-109 и Ме-110, "дорнье" До-217, "Хейнкель-111", штурмовик "Хеншель", связной "Фи-зелер-Шторьх" и "Фокке-Вульф"-раму, подаренные нам, возможно, не без задней мысли: "Посмотрите, чем мы собираемся вас бить". Нас везут их осматривать, машины со свастиками на килях. Вот она, боевая техника, разгромившая Польшу, Данию, Норвегию, Голландию, Бельгию и Францию, но пока поломавшая зубы на Англии.

В самолетах много интересного, что без угрызения совести можно позаимствовать. Осматриваем, эскизируем, беседуем с персоналом, который имеет с ними дело, на них летает. Он их хвалит, обращает наше внимание на ряд разумных конструктивных решений.

Возле "Юнкерса-88" - неожиданная встреча. Забравшись по лесенке на крыло, я рассматриваю узел электропитания, размещенный в зализе мотогондолы. Неожиданно лесенка зашевелилась, явно кто-то поднимался по ней. Тягач, решил я и продолжал изучать узел. Когда над крылом появился человек, я обомлел, это был мой брат Б. Л. Кербер. Он работал в ОКБ Яковлева, и их тоже привезли знакомиться с немецкой техникой. Когда мы пришли в себя, я забросал его вопросами. Он начал лихорадочно рассказывать о жене, о детях, о стариках. Все живы, здоровы, ждут, надеются... Тут тягач подал снизу голос: "Гражданин конструктор, группа собирается на обед!"

Бывает же такая удача, вечером в спальне все завидовали

мне.

Нас ведут обедать в гарнизонную столовую. Столовые, в том числе военные, в нашей стране делятся на бездну категорий. В НИИ ВВС их было пять: для сержантов, для лейтенантов и капитанов, для майоров и подполковников, для полковников и, наконец, для генералов. То ли потому, что столовая наивысшей категории была изолирована, либо охране приказали считать нас генеральским эквивалентом, но повели нас в нее. Когда мы вошли, за одним из столиков мирно беседовали три генерала: П. А. Лосюков, С. А. Данилин и Н. П. Шелимов. Увидя среди нас Туполева, генералы поднялись, раскланялись и стали о нас заботиться. Рассаживали, интересовались впечатлениями от немецкой техники. Однако в их действиях сквозили неловкость из-за обстановки, скованность от присутствия Крючкова (попок оставили за дверью), смущение. Опять столкновение между действительностью и слухами, которыми оболванивали народ, вроде байки о продаже Туполевым чертежей немцам. Шел общий, достаточно непринужденный разговор, когда А Н, обращаясь к Лосюкову, сказал: "Вот, Прохор Алексеевич, удостоился, осмотрел Ме-110, увидел "свою" машину". Все замолчали, каждому было ясно, на что он намекал. Крючков явно заволновался, что будет дальше? В маленькой комнате наступила гнетущая тишина. Обед подходил к концу, генералы встали, Данилин и Лосюков подошли к Старику и крепко пожали ему руку.

Этот инцидент был своеобразным знамением эпохи. Видели, ужасались, но молчали. В драматической же обстановке неожиданной встречи искренность брала верх, люди своих чувств скрыть не могли и проявляли их не задумываясь.

Версия о якобы проданных Туполевым немцам чертежах была иезуитской, но хоть как-то объясняла народу арест АНТ. Самолеты с разнесенным оперением, как у Ме-110 и 103-й, путали не только дилетанты, но даже зенитчики, довольно успешно пытавшиеся в ходе войны сбивать Ту-2. Для обывателя же эти машины были тождественны.

Еще через две недели вновь едем на аэродром. Самолет состыковали, его нужно готовить к первому вылету. АНТ создает оперативную группу по летным испытаниям, куда он вводит начальников конструкторских бригад и ведущего - А. М. Черемухина.

Поездки наши проходили по стандарту. Во двор КОСОСа подавали небольшой автобус. Задний ряд сидений занимали попки, затем, пересчитывая по головам, впускали нас. На передних сидениях рассаживалась вторая группа попок, а рядом с шофером Крючков. Туполев имел постоянное место в правом

переднем углу. Между ним и дверью, на откидном сиденье размещался еще один охранник. На всем пути мы с оживлением рассматривали в окна жизнь города, природу. В автобусе была эрзац-свобода, решеток на окнах не было, и мы как бы окунались в жизнь свободных людей.

Здесь я забегу вперед. В одну из поездок, весной, когда по промоинам бежали ручьи, на потолке автобуса весело мельтешили солнечные блики, яростно чирикали воробьи и через открытые окна вливался бодрящий весенний воздух, в самой гуще площади Преображенской заставы у нас прокололась шина. Возникла сложная ситуация: ведь выпустить на улицу нас нельзя! Посоветовавшись, попки вылезли сами и окружили машину. Дверь ее осталась открытой. Хотя все попки были в штатском, оттопыренные пистолетами зады не ускользнули от внимания мальчишек. Стайка их сперва робко, а потом все нахальнее закрутилась вблизи. Наконец один из них подбежал к двери и дерзко крикнул: "А мы знаем, кто вы!" Сидевший возле двери Туполев заинтересовался: "Ну, кто же?" Не смущаясь его патриархальным видом, пострелёнок бросил: "Жулики!"

Часто после этого АНТ с грустной усмешкой звал нас: "Ну, жулики, пошли", или "Давайте-ка, жулики, обмозгуем", - видимо, озорник ранил его. Через много лет мы группой ехали в его ЗИМе, был мартовский день, и на деревьях на набережной Яузы шумели и дрались воробьи. "А помните, как нас жуликами обозвали? Ведь метко подметили, а?"

Но вернемся назад, в осень сорокового года. Машину по первой пороше выводят из ангара, колеса прочерчивают по мягкому снегу четкие следы. В кабине М. А. Нюхтиков, он пробует двигатели, от струй винтов несется снег. Наконец, все опробовано, и Старик кричит: "С Богом!" Нюхтиков дает газ, машина трогается и исчезает в снежных облаках. Проходит несколько минут, и 103-я появляется в начале взлетной дорожки. Затем разбегается, тормозит, вновь разбегается. Проделав эти маневры три раза, Нюхтиков заруливает на стоянку. В нашей группе споры - оторвалась или нет? Десятки самолетов проводили свою первую рулежку на моих глазах, но не было случая, чтобы такой спор не возник.

Нюхтиков подрулил, выключил моторы, уютно потрескивают остывающие на морозе выхлопы. Летчик спускается по лесенке: "Все в порядке, готов к первому вылету". Рапортующий арестанту полковник ВВС - такое тоже не каждый день увидишь.

Для первого вылета самолета нужна куча бумаг, для 103-й, созданной "вредителями", - сто куч. Несколько дней АНТ, вызывая то одного, то другого из нас, разбирает кучу за кучей,

вытаскивает одну бумагу за другой, чтобы поставить на каждой свое факсимиле. Постепенно звереет и, не выдержав, бросает свой штампик на стол. "Ставьте куда хотите, хоть на задницы руководителям!" кричит он фальцетом.

Как дети, играющие в таинственное, верят, что если Бог захочет, и палка выстрелит, взрослые дяди из НКВД, подозревая, а вдруг, и правда, выстрелит, беззастенчиво страхуют себя, требуют на всех бумагах штампика 011.

Наконец, все формальности соблюдены, запрошен прогноз погоды, назначен день вылета. Взволнованные до последней степени, едем в НИИ и мы. Наш неторопливый автобусик одна за другой обгоняют роскошные машины "руководства". На этот раз отброшены в сторону все приличия, и на сладкий пирог, как жирные мухи, слетаются все "причастные" к созданию 103-й чины.

Нюхтиков и штурман Акопян надевают парашюты и, сосредоточенные, молчаливые, занимают свои места. Вероятно, хотя они потом и отрицали это, идти в первый вылет на машине, спроектированной и построенной таким удивительным способом, волнительно. А может, они и в самом деле никогда не верили в сказки Ежова, Ягоды и Берии? Чужая душа - потемки...

Запущены двигатели, 103-я рвется в воздух. Нюхтиков поднимает руку, мотористы вытаскивают колодки из-под колес, и машина медленно рулит на старт.

Вслед за ней спокойно, не торопясь, шагает Андрей Николаевич, и такова внутренняя сила этого человека, что никто его не останавливает, никто не идет его сопровождать. Он идет наискось через поле, и мы твердо знаем, что где-то рядом с тем местом, где он встал, самолет и оторвется от земли. Так было всегда, при каждом вылете. Что сейчас в голове этого пожилого, одинокого человека? Жена в тюрьме, дети, вероятно, бедуют, сам он в ЦКБ, а его творение, от которого зависит так много, сейчас уйдет в воздух.

Гул моторов нарастает. Нюхтиков отпустил тормоза, самолет набирает скорость, отрывается, исчезает в осенней дымке. И тут напряжение, державшее нас взвинченными целую неделю, спадает, все становится удивительно будничным. Ну и что же? Еще один самолет взлетел...

Через двадцать минут машина спокойно заходит на посадку и подкатывает к группе собравшихся начальников НКВД и ВВС. Мы в стороне, нас просят не подходить. Выслушав экипаж, начальники в лимузинах отправляются в Москву, спешат отрапортовать еще более высокому начальству, как они хорошо справились с порученной им ответственной задачей, создали боевой самолет. Теперь Михаил Александрович Нюхтиков,

улыбаясь, подходит к нам, дружески рассказывает, что машиной доволен, что она очень проста в управлении, устойчива в полете, не склонна ни к рысканью, ни к раскачке по вертикали. Дружески жмет руку Туполеву, а тот его обнимает.

Сцена пустеет, нас грузят в автобус, мы трогаемся в тюрьму. "Не надо оваций", - как говорил Остап Бендер.

Когда мы вернулись, выяснилось, что зеки ждали нас почти как освобождения. Наш отчет вызвал бурю восторгов. Поздно вечером, когда страсти поулеглись, все работавшие над 103-й собрались в дубовой спальне. Не было речей, вина, тостов. Была потребность всем вместе поздравить своего шефа. Хотя большущее окно в решетках, а в коридоре неслышно ходит попка, более свободной, дружеской, теплой встречи я не помню.

Как могло случиться, что рождение своей 58-й машины туполевцы отпраздновали в столь необычных условиях? Кто этому "помог"?

Обратимся к широко известным книгам А. С. Яковлева "Цель жизни" и "Советские самолеты". Из того, что в них сказано о А. Н. Туполеве, следует, что АНТ:

своевременно не подготовил замену устаревшим, тихоходным бомбардировщикам ТБ-3;

своевременно не постарался увеличить скорость самолетов СБ, которые стали нести ощутимые потери от модифицированных в ходе войны в Испании немецких истребителей;

не создал к началу Отечественной войны нужный Советской Армии скоростной бомбардировщик.

Может ли быть до такой степени несведущим А. С. Яковлев, авиаконструктор, а с января 1940 года - заместитель наркома по опытному самолетостроению? Мог ли он не знать, что:

еще в 1936 году, то есть за 5 лет до войны, в КОСОС была подготовлена замена ТБ-3, создан бомбардировщик ТБ-7 (Пе-8), имевший скорость в два раза большую, чем ТБ-3?

что в 1937 году Туполев был отстранен от работы, репрессирован, поэтому в ходе войны в Испании не мог модернизировать СБ?

что еще в 1940 году Туполев разработал лучший фронтовой бомбардировщик времен Отечественной войны - самолет 103 (Ту-2)?

И, наконец, кто усомнится, что оценки, исходившие от замнаркома Яковлева, становились известными Сталину и могли натолкнуть Сталина на мысль: а действительно, лоялен ли Туполев?

Но вернемся к теме. Испытания нашей машины шли хорошо. В четвертом или пятом полете замерили максимальную скорость.

В ангаре для нашей работы была отведена маленькая комнатка. В ней шли совещания, разборы полетов, во время которых туда набивалась масса народу. Тесноте способствовали тягачи, ведь у каждого из нас был "свой". На этот раз "руководство" предложило им выйти, максимальную скорость охране не решились доверить. Ведущий инженер от военных, полковник Мируц, волнуясь и, как обычно в таких случаях, немного заикаясь, доложил: 643 км. Это была фантастическая цифра: истребители ЛАГГ, Харрикейн, Ме-109 - все имели меньшую. Надо было видеть лицо Старика в этот момент. Радость, гордость и эдакое озорное мальчишеское "знай наших!" сияли на нем. Это был его успех, успех человека, сумевшего переубедить Берию, заняться вместо призрачного ПБ-4 реальной и нужной машиной. Нашлись скептики: не шел ли Нюхтиков со снижением. Заходы на мерной базе повторили несколько раз, результат подтвердился. "Шаражная" бюрократическая машина пришла в движение. Кутепов, прихватив Балашова, поехал к Кравченко. Тот всеподданнейше доложил Берии. Последний, по слухам, стрелой помчался к главному "хозяину". С трепетом ждали мы дальнейшего хода событий, но рты "руководства" не разверзались. Через несколько дней в ЦКБ появились технологи с нескольких серийных заводов. Только от них мы узнали, что Сталин принял решение строить 103-ю в массовой серии. Более того, назначил срок выхода первых самолетов, и срок этот невелик, всего год. Мы ходим именинниками, видимо, не сегодня-завтра занавес поднимется и для нас. Ведь группу Петлякова освободили сразу же после решения строить "сотку" в серии! Призрачная свобода становилась реальностью. Период подавленности и уныния сменяется другой крайностью - весельем, оптимизмом, улыбками. Некоторые чистят и гладят одежду, иногородние узнают у вольных расписание поездов, с какими ехать домой. Радость захлестнула и вольных сотрудников - нас поздравляют, приглашают в гости, рассказывают, какое вино закуплено, какие пироги пекут их жены.

Проходит день, второй, неделя, но все остается статус кво, более того, поползли ХУСы ("ходят упорные слухи"). Вроде военные требуют перекомпоновать "сто третью". Насмотревшись на немецкие машины, они настаивают, чтобы экипаж был сосредоточен в одной кабине. Это очередная смена доктрины, на что они падки. Совсем недавно на макете 103-й отмечалось как достоинство, что экипаж в ней рассредоточен, и тем самым увеличена живучесть машины. Теперь "для обеспечения живучести" его надо сосредоточить. Как говорят в таких случаях в Одессе: "Здравствуйте, мама, я ваша тетя!"

1988, No 8

Идут совещания, где-то кто-то что-то решает, мы ждем. Наконец, соломоново решение принято: чтобы, как говорят остряки, не обижать Петляковцев, нам в качестве эталона для серии надо сделать вторую машину- 103-У. В ней штурман пересаживается вперед, в кабину летчика, ставятся новые двигатели АМ-42, добавляется еще одна оборонительная точка с пулеметом, увеличивается емкость баков и предусматривается наружная подвеска двух бомб, по тонне весом. "А в остальном, прекрасная маркиза, все хорошо, все хорошо... "

Самое же пикантное состоит в том, что сроки сдачи чертежей заводам не меняются. Нельзя отодвигать выпуск серийных самолетов, нельзя "огорчать Иосифа Виссарионовича", а если попросту - боятся ему доложить: ведь могут полететь головы, и не наши, которые стоят дешево, а свои собственные, "а это всегда неприятно", как пелось тоже в одной популярной тогда песенке.

Понимая, какой это удар для зеков, "руководство" пускает парашу (в данном случае тоже означало: слух) - освобождены мы будем, как только 103-У покажет свои летные данные.

Несмотря на эти посулы, подъем, царивший среди зеков в последние дни, сменяется не менее острой депрессией. Людей словно подменили. Пустяковые вопросы, решавшиеся вчера походя, превращаются в квадратуру круга. Кабина не компонуется, обводы меняются ежечасно, не лезет на свое место мотор, поползла центровка, нужно новое шасси... Изменения умножаются, растут, как снежный ком. Старик сидит в бригаде Егера до глубокой ночи, технические конфликты перерастают в личные, дружеское сообщество способных людей превращается в сборище неврастеников, все летит к черту, налицо угроза полного развала.

Чувствуя трагизм обстановки, Туполев идет на беспрецедентный шаг: вечером созывает собрание всех зеков, участвующих в переделке самолета. Разумеется, это делается нелегально. Выставлены свои посты, АНТ подробно рассказывает нам о всех заседаниях, на которые его приглашали, объясняет причины, вызвавшие изменения, и заканчивает так:

"Нас не информируют, нам приказывают, однако только осел может не видеть, что дело идет к войне. Не менее ясно, что никто, кроме нас, спроектировать нужный стране бомбардировщик не может. Вероятно, я буду прав, если скажу, что мы любим свою родину не менее других и, наверное, больше, чем те, кто нас собрал сюда. Условия трудные, а если отрешиться от личных огорчений и взглянуть шире - трагические. И, понимая все это, я ставлю перед вами задачу, которую никто, кроме вас, не

выполнит. А вы - я знаю, что вы выполните, на то вы есть вы. Мы должны вложить в 103-У максимум своих способностей и знаний, больше того, максимум таланта. Давайте в последний раз сожмем зубы и решим эту задачу. Времени у нас в обрез, но надо успеть. В этом залог освобождения, нельзя нам в войну оставаться арестантами, нельзя воевать в цепях".

Расходились мы молча, уж очень тяжела была ответственность, возложенная на наши плечи. А через день Кутепов с усмешкой спросил А. Н. Туполева: "Что это вы за собрание устроили, в профсоюз выбирали, что ли?" Кто-то уже успел продать.

С этого времени мы работаем до глубокой ночи. "Руководство" не протестует, более того, часам к 10 вечера в столовую приносят простоквашу, чай, хлеб, масло. Вольняг перевели на обязательный десятичасовой рабочий день, большинство воскресений они тоже работают. Перед начальством не выскажешься, и они жалуются нам: "Жить все труднее и труднее, продукты постепенно исчезают, надо стоять в очередях, а времени нет". В народе зреет уверенность в неизбежной войне. Люди понимают это нутром и ждут каких-то убедительных слов от партии, от правительства, но их пока нет!

В один из таких вечеров, когда работалось необыкновенно хорошо и легко, скрипнула дверь, но вместо попки в пустой огромный зал вошел главный. Он подошел к освещенному столу, пододвинул стул и, поджав под себя ногу, присел.

- Работаешь? - спросил Старик.

- Да, вот заканчиваю схему энергоузла 103-У.

- Всем ты хорош, только воняешь своим табачищем. - Надо сказать, что АНТ не выносил табачного дыма, ибо всю жизнь болел легкими. Щадя его здоровье, мы никогда не курили в его присутствии, и я притушил папиросу. Повертевшись на стуле, он устроился поудобнее и замолчал. Всем нам давно хотелось узнать поподробнее о его аресте, как шло следствие, пытали ли его, в чем его обвиняли или так же, как большинству, предложили самому выдумать что-нибудь подходящее. Но для подобного разговора надо было перейти какую-то грань, если хотите, должна была возникнуть хотя бы преходящая близость, интимность. В сутолоке нашей жизни таковых не возникало, а тут словно слетел тихий ангел, и я рискнул спросить об этом. Вначале словно нехотя, затем все более доверчиво, но очень грустно он заговорил:

- Ты в какой камере сидел?

- В пятьдесят седьмой.

- Ну вот, а я в пятьдесят восьмой. Роковое для меня число. 58-

я статья обвинения, 58-я камера, 58-я машина. Меня долго держали на Лубянке, в одиночке. Потом перевели в Бутырки. Стало и легче и труднее, все-таки кругом люди... Нет, меня не били, только подолгу держали на стойке, а ведь мне тяжело, я грузный. Стоишь, а следователь бубнит свое: "Пиши, блядь, кому продал чертежи?! Сколько тебе заплатили? Пиши, не стесняйся, твои дружки Архангельский, Сухой, Петляков, Мясищев давно раскололись и продали тебя. Один ты упорствуешь, колись, самому легче будет".

Туполев вздохнул:

- Знаешь, такой тупой маньяк долдонит, а я стою, ноги болят, глаза закрываются, спать хочется, стою и думаю: кажется, всю жизнь только и делал, что строил для них самолеты, нет, не для них, для своей страны. Конечно, были просчеты, не все удавалось, но ведь без этого в жизни не бывает. Знаешь, я очень люблю строгать ножичком палки. Строгаешь, строгаешь, иной раз такую мерзопакость выстругаешь - оторопь возьмет, плюнешь и выбросишь. Так ведь это палка, а самолет-то - посложней... Кроме того, дадут задание, а затем - давай его уточнять. Баранов - одно, Рухимович - другое, Алкснис * - свое, Ворошилов - свое, Орджоникидзе - опять что-то новое и, наконец, доложат "ему" (тут АНТ поднял глаза и палец к потолку), а оттуда еще что-то неожиданное... И вот, после всего этого как посмотришь на вывезенную на поле машину, как увидишь, что достругали ее до ручки, так и остается одно - делать новую. (* П. И. Баранов, Я. И. Алкснис, М. Л. Рухимович - военные и авиационные деятели.)

- Конечно, просчеты были, - он вдруг оживился, - а ты думаешь, у Митчелла, Фоккера, у Мессершмитта их не было? - Тут взгляд его потух. - Ну да ладно, стоишь и утешаешься: "Прости им, бо не ведают, что творят". Нет, нельзя им этого простить, нельзя! - убежденно сказал он. -Я верю, что все это станет гласным, и даже на моей жизни. А ты веришь?

- Хотел бы, Андрей Николаевич, но не получается.

- А ты верь, без этого нельзя, не вытянешь, наложишь на себя руки, закончил он, встал, грустно улыбнулся, хлопнул меня по лбу и пошел мелкими шагами, загребая правым плечом вперед.

Было до слез тяжело смотреть на удалявшуюся фигуру конструктора, самолеты которого уже много лет составляли основную мощь нашего Красного Воздушного Флота, человека оклеветанного, объявленного преступником.

Но жизнь есть жизнь, и работы в ЦКБ-29 идут своим чередом. Мы вкалываем по 103-У, как и раньше по 103-й. Постепенно все в самолете утряслось, выпуск чертежей идет строго по графику, он "краснеет", это наш плановик К. П. Боровский закрашивает

красным карандашом строку за строкой. Утрясся даже наиболее сложный вопрос с прицелом штурмана. На новом месте штурман сидел гораздо выше, и длины оптической колонки не хватило. Несмотря на все старания "руководства" ЦКБ-29, наркомат, куда входил завод, делавший прицелы, категорически отказался удлинять колонку. Помог С. И. Буяновер, главный конструктор завода. Вызванный в ЦКБ и повстречавшийся с арестованными Туполевым и Надашкевичем, которых он глубоко уважал, Соломон Ильич поначалу очень расстроился, а потом заявил: "Андрей Николаевич, Александр Васильевич, если бы я знал! Для вашей машины я сделаю это мгновенно!" И сделал.

Закончилось формирование четвертого бюро, Д. Л. Томашевича, куда перешли Р. Л. Бартини, И. М. Склянский, В. И. Сиприков... Они приступили к проектированию фронтового истребителя, проект 110.

Далеко продвинулся В. М. Мясищев. Проект его дальнего бомбардировщика 102 был утвержден, состоялась макетная комиссия, и постройка 102-й пошла полным ходом. Все двигалось более или менее равномерно, привычной колеей. В сборочном цеху вытащили из стапелей новый носовой отсек 103-У и мотогондолы, состыковали машину, принялись начинять ее оборудованием. Эстетически она по сравнению со 103-й была менее изящной. Агрессивное начало первой уступило место менее выразительным формам. Мы даже иронизировали: "Заимствование у немцев, общепризнанных агрессоров, деагрессировало 103-У".

Как-то к вечеру обнаружилось, что ряды наши поредели, в неизвестном направлении увезли Круткова, Румера и Сцилларда. Пошла молва, что в лагеря, за излишне тесное общение с вольнонаемными сотрудницами. Серьезные зеки были возмущены: "Побойтесь Бога, Юрию Александровичу скоро 70 лет, Юлий Борисович убежденный женоненавистник, а Карлуша только и говорит о жене и детях".

Потом произошел скандал между зеком И. С. Светом и начальником нашей тюрьмы. Из-за какой-то вздорной чепухи "батюшку Света", как мы его звали, отправили в карцер Бутырок. Через несколько дней началась война, о Свете забыли, а когда в октябре 41-го из Москвы вывозили всех и вся, в том числе и тюрьмы, его отправили в Печорлаг, где он впоследствии оборудовал железную дорогу на Воркуту блокировкой и сигнализацией. Вероятно, были и более значительные события, но арестантская память наиболее болезненно всегда реагировала на перемещение заключенных.

Наконец закончили и 103-У. Опять гонка двигателей во

дворе, опять ночью ее отправили в НИИ ВВС. Весной, когда вновь потекли ручьи, совершила свой первый полет и она. Нюхтиков и Акопян похвалили машину, хотя скорость ее снизилась на 50 км. Начались будни летных испытаний, как вдруг после очередного полета, вечером, по ЦКБ поползли слухи - катастрофа со 103-У. Наутро выясняется: загорелся правый мотор. Нюхтиков дал команду покинуть самолет, Акопян, по-видимому, за что-то зацепился лямками парашюта и погиб. Машина упала возле Ногинска, аварийная комиссия определяет причину пожара.

Призрак свободы, маячивший перед нами, вновь растаял. Доколе же? Но даже самые отъявленные пессимисты не подозревали, какие удары обрушатся на заключенных в ЦКБ в самое ближайшее время.

В НИИ ВВС отвезли пикирующую "сотку". Для ее испытаний назначен экипаж: летчик Хрипков, штурман Перевалов. В одном из полетов в кабине экипажа возник пожар, было это на взлете, и Хрипков вынужденно садился сразу же за. забором аэродрома, на поле, где, на несчастье, гулял детский сад. Погибло несколько детей. Экипаж и машина побиты. Раненых Хрипкова и Перевалова арестовали и увезли в спецбольницу. Началось следствие. Петляков и его коллеги ходят подавленные, вольняги рассказывают - подозревают злую волю. В ЦКБ привозят разного рода ученых экспертов. Возникает совсем глупая версия о статических зарядах, возникших будто бы от неправильной металлизации оборудования машины. Дело запутывается, истинная причина начинает тонуть в заумных предположениях, гипотезах и т. д. Впервые столкнувшись с нашими "опекунами", склонными к поискам злого умысла и вредительства, маститые ученые ударяются в другую крайность - подсчитывают возможные потенциалы зарядов статического электричества и уже медленно, но верно тонут в них. Петляковцы волнуются, с них снимают показания, начинаются намеки на способы организовать эти заряды...

По счастью, на привезенной машине бортмеханики обнаруживают течь бензина из ниппеля манометра, стоящего над переключателем шасси или щитков. Все становится на место, экипаж освобождают, арестовывают двух слесарей, монтировавших манометр и переключатель, машину ставят на ремонт, показания мудрых экспертов и конструкторов-зеков прячут в папки (могут еще пригодиться). Постепенно все приходит в норму, буря вроде улеглась.

Однако подозрения поползли в верха. Две аварии с самолетами, построенными в ЦКБ, настораживают высших руководителей НКВД: уж не проглядели ли чего-то Кутепов и его

помощники.

Прямо в воздухе реют какие-то события, быть может, решающего для нас, зеков, характера. Мрачны все, даже Старик ходит сам не свой. И предчувствия оправдываются. Проходит несколько дней, и нам наносят удар, но совсем с другой стороны. Оказывается, выпуск высотных двигателей АМ-37 для самолетов 103 прекращен. Все силы мотористов брошены на увеличение производства невысотных АМ-35. Они нужны для низколетающих штурмовиков Ил-2, производство которых энергично разворачивается на ряде авиазаводов. Но есть еще один моторный завод, строящий в больших количествах моторы АШ-82 той же мощности и высотности, что АМ-37. Поскольку никто из главных конструкторов их на свои машины не ставит, на заводе скопилось около тысячи АШ-82. Нам предписывается переделать свой самолет под них. Беда в том, однако, что АШ-82 имеют воздушное охлаждение, из-за чего их "лоб" гораздо больше, чем у моторов с водяным охлаждением. Это влечет за собой еще большую потерю скорости нашей машины. В сущности, предстоит солидная переделка самолета: надо сконструировать совершенно новые моторные установки, убрать из центроплана водяные радиаторы, предусмотреть электрический запуск двигателей... Объем работы велик, а решением правительства срок на переделки установлен в два месяца. На вопрос "А когда же нас освободят?" Туполев зло отвечает: "Вы что, не видите, что творится?"

Все наши расчетные бригады работают с невероятной перегрузкой, но результаты их деятельности никого не радуют. Боевые качества машины деградируют: в частности, скорость 643 км/ч у 103-й снижена до 610 у 103-У и сползает до 560-580 у 103-В, как обозвали модификацию с моторами воздушного охлаждения. Это уже потеря 80 километров в час!

Моральное состояние заключенных, работающих над 103-В, таково, что на этот раз общее собрание созывает сам Кутепов. Его не особенно убедительные слова о том, что нас освободят после выпуска чертежей, мало кого убеждают. Нужен какой-то "форс-мажор". На следующий вечер Кутепов вызывает к себе в кабинет руководителей бригад КБ-103 с Андреем Николаевичем и клянется, что вчера получил в своем наркомате предписание заверить нас: после первого же вылета мы будем на свободе. Такой "доверительный" разговор "руководителя" ЦКБ с заключенными беспрецедентен. Кутепов говорит долго, пока его не перебивает Туполев:

"Григорий Яковлевич, не надо, мы прекрасно понимаем, что не все зависит от вас. Передайте своим руководителям, что мы новую модификацию сделаем, - тут он обвел всех нас руками и

голос его дрогнул, - но скажите им также, что нельзя обманывать людей бесконечно, что даже заключенные должны во что-то верить".

Он встал, сурово взглянул на Кутепова и бросил: "Пойдемте, друзья!" Уже в дверях, обернувшись, он продолжил: "Веру (так мы сразу прозвали 103-ю "В") мы сделаем, но дальше... " Что дальше - мы так и не узнали, ибо сказано это было уже без нас.

Аврал. Все бригады помогают мотористам. Теперь мы не уходим в спальни раньше часа ночи. Поправ все инструкции и каноны, Старик добился, чтобы производство работало по белкам, то есть не по синькам, отпечатанным в светокопии, а прямо по ватманам с чертежных досок. Лишь только найдено общее решение, как технологи начинают готовить технологию изготовления детали или узла, плазовики наносят их контуры на плазы, а приспособленцы начинают прикидывать конструкцию стапелей. Две недели без перерыва идет эта сумасшедшая работа, когда 14 июня появляется пресловутое сообщение ТАСС.

Много бед наделало это сообщение. "Выступление притупило бдительность войск... Командиры перестали ночевать в казармах. Бойцы стали раздеваться на ночь", - пишет Л. М. Сандалов о гарнизоне Бреста в те дни. У нас же в ЦКБ, в глубоком тылу, заключенные вздохнули с облегчением: значит, война не так близка, значит, успеем сделать 103-В! Все мы понимали, что никакой это не ТАСС, что написано это самим Сталиным, и такова была вера в его непогрешимость, что, придя на работу 15-го, вольняги говорили: "Слава богу, не надо закупать продукты, теперь все силы на 103-В".

Пишу сейчас обо всех этих событиях - и чуть не упустил главное тогда лично для меня. 5 мая меня вызвали в канцелярию нашей тюрьмы - с вещами, т. е. для увоза куда-то. Взволнованный, иду к Туполеву. Он пожал мне плечо - не волнуйся, все будет хорошо. Меня везут в Бутырки, проводят в кабинет начальника, где сидит Кутепов. Оба встали, пожали мне руку: "Вы освобождены!" Как же это произошло?

Буквально со дня ареста моя жена Е. М. Шишмарева добивалась пересмотра дела. Столкнувшись с глухой стеной безразличия, она обратилась к героям-летчикам перелетов АНТ-25 из Москвы через полюс в США. Они меня хорошо знали по подготовке самолетов к перелетам и, конечно, ни в какие мои "козни" не верили. Г. Ф. Байдуков и С. А. Данилин, будучи депутатами, написали в правительство лестно характеризовавшие меня заявления с просьбой пересмотреть дело. И это произошло. 6 мая 1941 года я стал обладателем бумаги со штампом "Бутырская тюрьма. 5 мая 1941 г. No 5" и текстом,

заканчивавшимся словами: "Из-под стражи освободить в связи с прекращением его дела".

Через неделю я стал вольнонаемным сотрудником ЦКБ-29, и некоторые дальнейшие эпизоды описываю по рассказам своих товарищей.

Наступило 22 июня, солнечный воскресный день. Под впечатлением сообщения ТАСС большинство вольнонаемных отпросились отдохнуть и уехали за город. Огромные залы ЦКБ почти пусты. За окнами праздничный спокойный город, из парка МВО доносится музыка. Радио в тюрьме нет, попки о том, что делается в мире, с зеками не разговаривают. Зеки трудятся спокойно.

Часов в 12 музыка оборвалась, и к репродукторам на улице, в парке устремились люди. Вот уже толпы их стоят, подняв лица к громкоговорителям. Улицы вымерли, из трамваев выскакивают люди. Что-то непоправимое опрокинулось на столицу. Схватившись за решетки, зеки силятся понять, услышать, что там? Тут же и охранники. Война!

Трудно передать состояние, которое нас охватило, - это крах, все развалилось и погибло. Растерянные зеки совершенно не знают, что делать, что их ждет? Ложатся они запоздно, уверенные, что ЦКБ раскассируют и всех разошлют по лагерям. Это не было стадной паникой, нет, скорее - железной логикой. Нельзя же в самом деле предположить, что новейшее оружие для борьбы с врагом проектируют и строят те самые государственные преступники, которые совсем недавно "продавали чертежи" этого оружия - не кому-нибудь, а немцам!

С трепетом ждали мы утра 23 июня, что оно нам принесет? Это поразительно, но оно не принесло ровным счетом ничего. Впрочем, неверно. Наутро попки пришли в форме, с оружием и противогазами. Позднее противогазы раздали и зекам. Мы, пришедшие на работу вольные, тоже ничего нового не знали. В газетах (которые вольные с этого дня стали приносить без утайки), кроме речи Молотова, ничегошеньки!

Вскоре появились минское, даугавпилское и прочие направления. Очень быстро стало ясно, что из пресловутых лозунгов Ворошилова "Ни пяди своей земли не отдадим никому" и "Малой кровью, могучим ударом и на чужой территории" не получилось ничего, а это могло, как и обычно в таких случаях, обернуться репрессиями. Ухудшилось питание. Потом стали заклеивать стекла в окнах. Когда появились смоленское и киевское направления, зеков заставили рыть во дворе щели и переделывать склад старой дряни в бомбоубежище. Для нас, немного разбиравшихся в самолетах и в бомбах, занятие это было

очевидно бессмысленным. Затем началась светомаскировка, на завод привезли пропасть, без счета черную байку, и мы занялись изготовлением маскировочных штор.

В коридоре ЦКБ стали вывешивать "Правду" и "Известия", Ничего от этого не изменилось, и без того было ясно, что армия отступает. Описания отдельных героических подвигов солдат и офицеров радости не приносили, слишком мрачен был общий фон. Мы понимали, что печатать их нужно, но почему нас бьют, почему мы отдаем область за областью?

Поползли слухи об эвакуации нашего завода; к концу июля - началу августа, когда фронт приблизился к столице, она стала очевидной. Теперь наряду с работой над чертежами мы вечерами, переоблачившись в прозодежду, упаковываем имущество ЦКБ в ящики, нумеруем их у сносим в сборочный цех. Вон четверо немолодых зеков волокут тяжелый ящик, за ними шествует здоровый попка. Один из зеков слабеет, из встречной партии отделяется другой, становится на подмогу. В одну сторону уходят трое, в другую пятеро - и ничего. А ведь ещё недавно был кризис тягачей, мешавший сборке самолетов, был ответ администрации: "Охранник расписывается за арестованного и за двумя уследить не может". Ну как тут не подивиться всему этому балагану с "государственными преступниками" и их охраной!

В ночь на 22 июля - первый налет на Москву. Зеки мирно спали в своих опочивальнях, когда завыли сирены и встревоженные попки, ворвавшись в спальни, завопили: "Тревога одевайтесь, в бомбоубежище!) Поднялось столпотворение: в спальнях и коридорах мечутся люди. Топот ног, крики попок потерявших своих подопечных полная тьма и растерянность Кое-как собрались в своем убежище-склепе, потолок которого не то что бомба - ведро с водой пробьет.

1988, No 9

Минут через пятнадцать пришел АНТ, тоже полуодетый, к тому же босой на одну ногу. "Не нашел одного башмака, какая-то сволочь в панике схватила". Он был крайне раздражен бессмысленностью запихивания зеков в погреб и унизительностью своего внешнего вида. Попка, который его привел, являл собой олицетворение страха, видимо, на лестнице и во дворе ему здорово досталось от арестанта. Надо сказать, что охранники, а впрочем и "руководство" ЦКБ, здорово побаивались Туполева. Наверное, из-за разницы в интеллектах: с одной стороны незаурядный талант, с другой - ничтожество. Играло роль и третирование. Когда, бывало, облазив в сборочном цехе самолет и не видя своего тягача, АНТ, ко всеобщему удовольствию, нашему и рабочих, кричал: "Эй, который тут мой, давай сюда побыстрее, а

то мне искать тебя несподручно", - это производило впечатление.

В конце июля Андрей Николаевич исчез. В последний раз его видели после обеда у кабинета Кутепова. К ужину он не пришел, ночью его койка осталась свободной. Опять волнения, разговоры... Утром следующего дня "вольный зек", как мы окрестили Н. И. Базенкова, сказал, что А. Н. Туполева освободили, что он дома, с семьей и что, видимо, он пару дней на заводе не будет. Сложные чувства обуревали нас. Все мы были рады за АНТ, но вопрос: а что будет с остальными?

Обстановка в нашем подразделении ЦКБ-29 характеризовалась к моменту освобождения шефа так. 103-я: испытания закончены, самолет выдающийся, но моторов для него нет. 103-У: разбился, но опять-таки моторов для него тоже нет. 103-В: чертежи мы закончили, почти все детали готовы, самолет в сборке, готов будет через месяц-два. Затем его испытают, и энский серийный завод будет его строить. Наблюдать за серией будут Туполев и Базенков вкупе с вольными конструкторами.

... Исходя из этого, были основания рассматривать остальных, как мавра, который сделал свое дело и теперь может уйти. Вопрос - куда идти мавру? Следовательно, "Финита ля комедиа, нох айн маль", как говорил один из зеков.

Подобная схема была не слишком глупа, если учесть, что никаких новых сведений мы не получали. Все мы ждали Старика, казалось, только он, единственный, все сможет расставить по местам. Но его нет. За время существования шараги это для нас были самые трудные дни.

В обед - команда: всем зекам собраться по спальням! Люди сидят на койках молча, головы опущены, глаза потухли. Безразличные, готовые ко всему. Входят Балашов, Крючков, еще три офицера НКВД. Никто не обращает на них внимания. Балашов информирует: "Граждане, сегодня ночью ЦКБ эвакуируется. На наше КБ выделено три вагона-теплушки. Разбейтесь на группы по 16-18 человек, соберите личные вещи и к одиннадцати часам будьте готовы. Постели и питание будут обеспечены".

Робкий вопрос - куда? - остается без ответа. На другой, мучивший всех вопрос - а семьи? - последовало: необходимые указания будут даны. С тупым безразличием зеки разошлись укладываться. Молчаливые, согбенные фигуры запихивают скарб в мешки.

В 22. 30 приходят попки. Зеки бросают прощальные взгляды на свою спальню, где все-таки прожиты два года, и с мешками, чемоданами трогаются по парадной мраморной лестнице в новый этап своей жизни. Чем-то он кончится?

Темно, нигде ни огонька, у ворот фырчат моторы автобусов, суетится охрана, конвой, еще какие-то чины. Зеков выстраивают, считают по головам, при свете фонариков сверяют со списками, опять проверяют по спискам, рассаживают по авто бусам. Занимают места солдаты с винтовками, и кортеж трогается. Открываются ворота, и здание КОСОС растворяется во мраке. Вернемся ли мы сюда, в качестве кого, свободными или заключенными, будет ли это наш город, или в нем будут хозяйничать оккупанты?

Пакгаузы товарной станции Казанской дороги, эшелон, вагоны с зарешеченными окнами, покрикивающие солдаты войск НКВД с винтовками. Куда? В Магадан, на Колыму, в Востсиблаг или другой ЛАГ? В качестве кого - крупнейших специалистов, строителей грозных машин или падла?..

По ночному небу шарят лучи прожекторов, охрана говорит вполголоса, мрачная торжественность, словно перед началом службы в гигантском храме вроде Исаакия или храма Христа Спасителя. Зеки стоят гуськом перед дверьми вагонов. Подходит новый конвой с милыми собачками, они будут сторожить зеков на площадках вагонов. Дверь с лязгом отодвигается, и трое попок трижды пересчитывают людей по головам. Ничего не скажешь - ценный груз!

Пересчитав, зеков впускают внутрь. Вновь лязгает дверь, слышен грохот замочной скобы - и сезам закрылся. Тишина, никто ни слова.

Поманеврировав туда-сюда, эшелон часа в три ночи трогается в путь. Колеса постукивают на стыках, дорога в никуда началась. Светает, зеки сидят кто где примостился при погрузке. Бледные тени "крупнейших"... В сумрачном свете раннего утра один из зеков прочел сквозь решетку название станции: "Куровская".

- Куда же мы едем? - спрашивает он.

- На восток, джентльмены, на восток, - отвечает наш штурман Г. Френкель.

Часов в 10 поезд останавливается, открывается дверь. Возле нее солдат с собачкой. Двое других подают в вагон ведро воды для умывания, чайник с чаем и ящик, в котором 18 паек черного хлеба и 36 кусков сахара. Двое "крупнейших" под конвоем солдата с собачкой протаскивают парашу под составами и выливают. Все! Дверь закрыта, информации не получено.

В лючок с верхних нар виден эшелон с детьми, стоящий рядом. Испуганные мордашки смотрят на звероватых дядей за решетками. Выясняется: эшелон из Мурманска. Город бомбили, малышей прямо из детсадов собрали в вагоны - и на восток.

Пекло, на небе ни облачка. Эшелон стоит, вагон накаляется, зеки раздеваются, ропщут. Калганов, побывавший в Востсиблаге рассказывает, утешая: ехал в лагерь в таком же вагоне - 48 человек, в основном уголовники, ведро воды утром, ведро вечером, а температура + 30°. Рассказывает, как тогда умер один и как двое суток его из вагона не брали - "сдать некуда", объяснил конвой. Приумолкли, подумалось, а может, впереди и с нами такое?

Двигались медленно, лишь на вторые сутки миновали Волгу. Незнание того, куда везут и что с семьями, угнетает, никто не разговаривает, молча лежат с закрытыми глазами. Так легче.

Еще через сутки, на одной из остановок, когда из пункта питания попки принесли два ведра со щами и кашей, к вагону подошел Балашов. Его забросали вопросами - куда двигаемся, что с женами и детьми? Ответов не последовало. Физиономия майора непроницаема и бестолкова, как всегда. Снова тронулись в путь, завязался разговор: как это умудрились настолько вытренировать служивого, что "на челе его высоком" не отражается никаких человеческих чувств?

Однако зеки извлекают информацию даже из того, что "руководство" здесь: "Раз оно едет с нами, мы не эшелон заключенных, а эшелон ЦКБ, а это уже очень многое значит".

Днем следующих суток рядом стал эшелон платформ с грузами, закрытыми брезентом, с часовыми. Под брезентом распознавались контуры 103-В и 102-й. Значит, и завод следует туда же. Настроение начало медленно улучшаться. Наши самолеты - это объективное свидетельство.

Ночью где-то около Свердловска по соседству с нами оказался эшелон с цэкабэвскими вольнягами. Мы, вольные, тоже в теплушках, только с семьями, без решеток на окнах и без конвоя. Стоя рядом, мы переговариваемся. Нам велели взять с собой

теплые вещи, но куда едем - тоже не знаем. О положении на фронте узнаем только на станциях, из репродукторов...

За Уралом пошли степи, жара стала трудноперенесимой, зеки-аэродинамики из подручного материала - бумаги, картона, веревок - смастерили воздухозаборники-продувоны, чтобы направить струи воздуха в вагон. Немного полегчало, но на ближайшей остановке конвой все это поснимал штыками. На вопрос зачем, наш доморощенный философ Крутков ответил: "Вероятно, продувоны могли помочь нам улетучиться!"

От духоты заболел Френкель, зеки колотят в дверь, требуют врача. На следующей остановке распахивается дверь, появляется наш бутырский лекарь. По инструкции, в вагон с заключенными он один входить не может, поэтому часовой подсаживает за ним попку, тоже из наших. Но паровоз свистит, охранник задвигает дверь и оба остаются в вагоне. Жорж лежит на верхних нарах, и один из зеков успевает ему шепнуть, поднимая туда лекаря: узнайте, куда едем! Фельдшер выслушал Френкеля, достает из сумки лекарство, встревоженный попка сидит внизу.

Когда они вылезли, похожий на Мефистофеля, бледный, с черной прядью прилипших ко лбу волос, завернутый в простыню Георгий Семенович выпростал руку, поднял ее к крыше и молвил: "Не надо оваций! В Омск! А больше этот кретин ничего, вы понимаете, ничего не знает".

В Омск так в Омск, но тут слушатели вспоминают, что вроде как в Омске авиационного завода нет. Значит, решили, врал подлец!

Однако через десять дней, прогрохотав по мосту через Иртыш, эшелон остановился на товарной станции Омск. К вечеру прибыли машины - грузовики. Видимо, "черных воронов" сюда эвакуировать еще не успели. Здесь упрощенные нравы, зеков рассаживают в грузовиках на полу, по углам - четыре конвоира с винтовками, и кортеж трогается. Провинциальный город, в большинстве из одноэтажных домиков, окна освещены, затемнения нет. Дорога ужасная, машина подскакивает нещадно, зады "крупнейших" отбиты как следует. Покрутив по улицам, машины въезжают во двор двухэтажного дома, похожего на школу. Прибыли. Вокруг - обычный забор, в углу общая уборная человек на пять, около дома рукомойник на 10 сосков. Решеток на окнах нет. Попки отсчитывают по десять голов и разводят по комнатам. В каждой комнате почти вплотную друг к дружке десять солдатских коек, в углу тумбочка, под потолком тусклая лампочка. Двери в коридор, который пронизывает здание насквозь, в его средней части лестница. Дверь с лестницы наружу, на первом этаже, забита гвоздями. Единственный выход - во двор.

А в его воротах тоже пост охраны.

Так вот она, новая шарага! Это вам не Москва... Выясняется: в этом доме будут размещены все работающие над 103-В и оставшиеся в заключении Петляковцы. Остальных увезли куда-то в другое место. Спросить не у кого. Балашова с Крючковым нет, попки молчат. Они задурены до такой степени, что даже на вопрос "Это что - Омск?" отвечают: "Не знаю".

Зеки голодны, просят ужин. Старший попка извиняется - не приготовлен, предлагает ложиться спать. Делать нечего, утро вечера мудренее. В окно слышно, как у соседей в доме играют григовского Пер Гюнта, под него шарага засыпает.

Утром грязные, обросшие "крупнейшие" начинают обживаться. Умывальник и туалет во дворе, дежурный попка сидит на стуле у дверей здания. Второй похаживает возле калитки на улицу. Часам к 10 зовут в столовую, теснота адская, но все же кормят кашей, чаем и серым хлебом. От безделья "крупнейшие" слоняются по двору, из соседнего дома на них с любопытством пялят глаза провинциальные дивы кустодиевского типа. Неугомонные ребятишки подтягиваются на руках, их любопытные мордашки появляются над забором то тут, то там. Бедный попка не знает, гонять их или нет. Видимо, московское развлечение с бдительной охраной государственных преступников придется упростить. Интересно, как "руководство" сумеет выйти из этого положения?

Посудите сами. Не надо было быть Кропоткиным, Савинковым или Камо, чтобы покинуть этот наш омский "Шлиссельбург". Перелез через забор - и ты на свободе... Диву даешься, неужто отожравшиеся на наших страданиях господа Берии, Меркуловы, Кравченко и прочие, несть им числа, продолжат свои дурацкие игры даже в годину нашествия коричневой чумы? Неужто будут по-прежнему "истреблять крамолу", будут тащить в свои "войска" десятки, сотни тысяч молодых, здоровых, сильных мужиков, которые ох как пригодились бы на фронте?

... Зеков ведут в баню. Каждая комната (10 человек) со своим попкой идет на трамвайную остановку и, смешавшись с толпой обывателей, штурмующих вагон, вламывается в него. Попка, покупающий десять билетов, вызывает интерес. "Где же твои дети?" - вопрошает старушка. Когда же в кассе бани он опять раскошеливается на десять персон, любопытные доводят его до красноты, заливающей все лицо. "Это кто же с тобой - дети, малолетние преступники или психи из больницы?" - вопрошают омичи. Впрочем, раздевшись, все становятся одинаковыми, разобрать в наполненной паром бане, кто преступник, кто

охранник, а кто вольный - непросто. Блаженные от мытья и чистоты зеки возвращаются в шарагу.

Наутро прибывают Балашов с Крючковым, "крупнейших" собирают в столовую и, наконец, дают хоть и примитивную, но информацию: "Вы в Омске. Здесь мы будем работать и строить серию самолетов 103-В. Подробности узнаете завтра, а сегодня отдыхайте. Кормить вас будут пока здесь, выход за забор не разрешается".

На третий день появляется вольный зек Н. И. Базенков и сообщает: никакого авиазавода в Омске нет, но нам отведены недостроенный автосборочный и завод автотракторных прицепов. На их базе мы должны организовать новый авиационный и, мало того, в декабре (!!!) начать выпуск самолетов для фронта. Сюда эвакуированы несколько мелких авиазаводов из разных городов, вот из их состава и надлежит создать новый.

ОКБ В. М. Мясищева и Д. Л. Томашевича расквартированы за Иртышом, в Куломзине. Там на базе авиаремонтных мастерских ГВФ организуется еще один небольшой завод опытного самолетостроения. Туполев прибудет через несколько дней.

Утром начнется работа - разыскивать в диком хаосе разгруженных эшелонов наши грузы и сносить их в отведенное место. Где будет наше ОКБ - пока неизвестно. Вольняг сейчас распределяют на постой к местным жителям, этим занимаются городские организации, пока же вольняги ночуют в поле на своих вещах.

"Адски пикантно", - говорят в такой ситуации. Уже август, до начала выпуска серийных самолетов осталось пять месяцев, а нет ни стен, ни крыш, ни электроэнергии, ни воды - ничего! Зеки мрачнеют, но Базенков бодр: "Вчера сам видел, как в чистом поле заработали первые станки. Со всех сторон свозят заключенных - уголовников и раскулаченных, рядом с площадкой будущего нашего завода организуется лагерь. Они будут строить корпуса вокруг уже работающих станков". Ничего не скажешь, задумано с размахом. Но интересно, а как с морозами? "Говорят, с середины октября, но доживем - увидим", - отвечает Николай Ильич.

И, наконец, на самый волнующий вопрос - что с семьями? - Николай Ильич отвечает: он сам и по его поручению еще несколько наших товарищей оповестили семьи. Большинство семей следуют сюда в одном из эшелонов.

Через несколько дней утром Черемухина, Соколова, Стерлина, Надашкевича, Сапрыкина, Френкеля, Егера, Немана, Чижевского, Вигдорчика, Озерова, Некрасова, Саукке, Бонина, Александрова просят остаться в шараге. Подходит автобус, их рассаживают и везут в центр города. Огромная площадь, на ней

здание театра. Левее - большой серый дом новой постройки, у дверей охрана НКВД. Доставленных уже ждут, проводят в приемную, в бельэтаж. Там к группе присоединяются Мясищев, Томашевич и Склянский - их привезли из-за Иртыша на пароходе, они тоже не знают, для чего, им тоже ничего не сказали.

Группу просят в кабинет - как он велик и роскошно пуст!

Через несколько минут, пока зеки стоят, сбившись в кучку, открывается противоположная дверь, и выходят два незнакомых генерала НКВД, Андрей Николаевич, Базенков, Кутепов и Балашов. Возникает нечто вроде немой сцены в "Ревизоре". Зеки успевают заметить, что глаза Туполева наполнены радостью, счастливо блестят. Главный генерал подходит к столу, берет лист роскошной веленевой бумаги, становится в позу римского прокуратора и проникновенным, почти шаляпинским голосом читает:

"По докладу коллегии НКВД Правительство Советского Союза, учитывая добросовестную работу нижепоименованных специалистов над самолетом-бомбардировщиком 103-В, постановляет освободить из-под стражи:

1 - Черемухина Алексея Михайловича.

2 - Мясищева Владимира Михайловича.

3 - Маркова Дмитрия Сергеевича.

4 - Немана Иосифа Григорьевича.

5 - Чижевского Владимира Антоновича... "

- и перечисляет восемнадцать человек, обретших в этот день свободу.

Так в жаркий августовский день 1941 года они стали вновь свободными гражданами своей родины.

Весной 1942 года в Омске была освобождена следующая партия зеков, и к 1945 году, году победы, позорное заведение перестало существовать.

Ничто в минувшую тяжелую пору не смогло вытравить из сознания работавших в нем зеков веру в грядущую правду, веру в то, что ужасная несправедливость, которой они были подвергнуты, будет раскрыта и их добрые имена не исчезнут из истории советской авиации.

Часть вторая.

Эпопея бомбардировщика Ту-4

СОХРАНЯЮ ПРЕЖНЕЕ НАЗВАНИЕ СВОИХ ЗАПИСОК, ПОСКОЛЬКУ, ХОТЯ В ЭТОЙ ЧАСТИ РАССКАЖУ В ОСНОВНОМ О ПЕРИОДЕ ПОСЛЕ ПОБЕДЫ, НО И ОН ПРОШЕЛ ДЛЯ НАШЕГО ОКБ ПОД НЕИСЧЕЗАВШИМ ЗНАКОМ ПОДГОТОВКИ К НОВОЙ ВОИНЕ - СЧАСТЬЕ, ЧТО ОНА НЕ РАЗРАЗИЛАСЬ, ЧТО ДЕЛО ПОВЕРНУЛО К МИРУ. ЕСТЬ В ЭТОМ ПОВОРОТЕ, НАДЕЮСЬ, И НАША ЗАСЛУГА.

Наш коллектив, туполевцев, был возвращен в Москву. На то были две причины: первая - немцев отогнали от столицы и вторая - делать нам в Омске стало нечего, поскольку наш самолет "103" (Ту-2), успевший зарекомендовать себя как лучший в то время бомбардировщик, сняли по указанию Сталина с производства. Потом Сталин вроде бы пожалел об этом, но было поздно. Вернувшись в Москву, мы некоторое время перебивались модификациями Ту-2. Сперва выпустили фоторазведчик Ту-2Р, затем, увеличив размах крыла и сделав новую носовую кабину на двух летчиков, - дальний бомбардировщик Ту-2Д. Но для такого сильного конструкторского бюро, как наше, это не было настоящей загрузкой, и Андрей Николаевич выступил с инициативой - разработать проект дальнего, высотного, скоростного, четырехмоторного бомбардировщика. Предложение утвердили, мы с радостью взялись за работу, был даже построен натурный макет самолета "64". Но война закончилась, и перед Советской страной встал вопрос: чем заменять изжившие себя типы боевых машин? Поверхностное знакомство с английскими и американскими самолетами, поставлявшимися нам по ленд-лизу, мы, разумеется, имели. Это были хорошие, но рядовые машины, по конструкции ничем в принципе не отличавшиеся от отечественных. Но нас поражало совершенство их оборудования. Ничего сопоставимого наша промышленность предложить в то время не могла, что объяснялось достаточно просто: в годы войны нам было не велено разрабатывать новые радиостанции, автопилоты, приборы, компасы. Все соответствующие опытные предприятия были переключены на увеличение поставок фронту. Действовал один и, в общем, справедливый лозунг - "Все для фронта, все для победы!". После войны Сталин усмотрел в этом преступную недальновидность главкома ВВС маршала А. А. Новикова и наркома авиапромышленности А. И. Шахурина. Оба они были сняты со своих постов и репрессированы. "Врагов народа" нашли, как всегда, но делу это, конечно, не помогло.

В войне между Японией и США бывали случаи, когда новейшие американские стратегические бомбардировщики Боинг В-29 "Суперфортресс", подбитые японцами, не дотягивали до своих баз на Филиппинских островах. Президент США Рузвельт попросил Сталина разрешить им в таких случаях садиться на советские аэродромы возле Владивостока. Разрешение было дано. А поскольку наша страна еще не воевала с Японией, то, согласно международным нормам, экипажи севших у нас боингов были интернированы, самолеты поступали под нашу охрану. Так у нас оказались три В-29. И когда началась "холодная война", у Сталина

возникла мысль, а не следует ли, чтобы быстрее вооружить нашу авиацию современными бомбардировщиками, попытаться воспроизвести В-29 у нас. С Туполевым, Ильюшиным и Мясищевым провели об этом доверительные беседы. Ильюшин от задания отказался, сославшись на то, что никогда таких. крупных самолетов не разрабатывал. Мясищев и Туполев согласились. Выбор пал на Туполева.

Решение партии и правительства, подписанное Сталиным, обязывало Туполева скрупулезно воспроизвести В-29. Этим же решением всем наркоматам, ведомствам, НИИ, ОКБ, заводам и предприятиям СССР без исключения предлагалось столь же скрупулезно, по нашим требованиям, воспроизвести все то, из чего состоял В-29: материалы, приборы, агрегаты... Единственное, что разрешалось и даже прямо предписывалось: американскую дюймовую систему мер заменить нашей метрической.

Завершалось это из ряда вон выходящее решение двумя исполнительными параграфами: Туполеву - через год закончить выпуск всей необходимой для постройки и эксплуатации самолетов документации, а директору завода В. А. Окулову - еще через год построить двадцать самолетов.

Решение было вынужденным, даже трагичным и все же, по-видимому, единственно правильным в тот момент, резко упростившим задачу. Отбрасывалось привычное рассуждение "А можно ли это создать?". Вам вручали работающий образец и говорили; "Будьте любезны, воспроизведите его!"

И дело двинулось. Порой с большим трудом, несколько запаздывая, промышленность начала передавать нам необходимые приборы и материалы. Отмечу, что юридическая сторона производимого эксперимента никого особенно не тревожила, поскольку никаких патентных соглашений с западом мы тогда не имели. Точно так же и они с нашими приоритетами в других областях техники особенно не считались.

Тихоокеанские летчики перегнали американские машины из Владивостока в Москву, на Измайловский аэродром: он был там, где сейчас Первомайский универмаг и кинотеатр "София". Мы отправились знакомиться с "заграничными чудами". Андрей Николаевич осмотрел и ощупал все, что удалось, сунулся было даже в трубу-лаз, соединявшую гермокабины, но застрял, оказавшись толстоватым. Хмыкнул: "Это для тощих американцев, небось при капитализме недоедают... " Поделился соображениями, о которых я уже сказал: что в конструкции самолета нет ничего нового, нам неизвестного, что машину такую построить нам особого труда не составит.

- Но что мы будем делать с вооружением и оборудованием?

По правде говоря, не уразумел. Стрелок сидит почти в самом хвосте, а стреляет из носовых пулеметов: какова же должна быть надежность такого дистанционного управления? И еще - все эти радиолокационные прицелы, дальномеры, вычислители, автоматы координат... Воспроизведут ли их наши как надо? Допустим, воспроизведут, но глядите: все они соединены сотнями, тысячами, - тут старик начал раздражаться, - миллионами проводов. Как Кербер с Надашкевичем разберутся с ними, как поймут, откуда и куда идет вот хотя бы этот, - он потянул за один, - ума не приложу! Замкнется где-нибудь проклятый - что тогда?

Сплюнул и, окончательно выйдя из себя, расшумелся.

- Ну, чего молчите, Кербер Львович и Александр Васильевич? Отвечайте, как решать этот ребус?

А что мы могли ответить? Все, что он кричал, было правильно.

- Ладно, поехали в ОКБ, приступать к этой Вавилонской башне...

Не сразу, постепенно, но методика все же стала складываться и, надо сказать, довольно стройная. Старшим по демонтажу Туполев назначил нашего главного технолога С. А. Вигдорчика. Далее требовалось найти помещение, где можно было заняться этим самым демонтажем. В те годы во всей Москве был только один ангар, куда вместился бы В-29. Раньше это строение принадлежало ЦАГИ, было возведено для Туполева, но пока Туполев сидел в тюрьме, ангар передали под производственную базу другому конструктору, В. Н. Челомею. А надо сказать, Андрей Николаевич был типичным собственником-кулачком, терпеть не мог, когда "его имущество" отдавали кому-либо, и теперь, воспользовавшись правительственным постановлением, вернул ангар нашему ОКБ. Ведущим конструктором по новому бомбардировщику Туполев назначил своего заместителя Д. С. Маркова, приняв во внимание, что до тюрьмы, до ЦКБ-29, Марков работал на заводе No 1 главным конструктором по внедрению в производство американского самолета "Валти", по приобретенной СССР лицензии, и внедрил блестяще.

Первый экземпляр В-29 решили, по предложению генерального, разобрать полностью, все его детали использовать для выпуска чертежей, а всю начинку передать специализированным НИИ, КБ и заводам. Второй экземпляр самолета использовать для снятия характеристик и обучения летного состава. Третий сохранить в неприкосновенности, как эталон.

Принцип разборки был принят таким. Самолет

расстыковывался на отдельные, конструктивно независимые агрегаты, по каждому из которых был назначен ведущий конструктор с бригадой инженеров, техников и такелажников. Отстыкованный агрегат устанавливался в специально для него заранее изготовленный стапель, обшитый войлоком, обмеривался, на нем с помощью теодолита наносились контрольные репера. Затем с него демонтировали оборудование; но прежде фиксировали, куда идут от каждого прибора трубки гидравлики и пневматики, провода, сколько их, какого они сечения, длины, как замаркированы. Все это фотографировалось, взвешивал ось, нумеровалось и заносилось в специальные реестры. Ежевечерне автобусы с конструкторами и снятым имуществом направлялись в ОКБ. Когда агрегат оставался абсолютно пустым, его тоже отвозили в соответствующий цех завода и там уж разбирали до последней заклепки.

Помнится, занимаясь носовой гермокабиной, мы натолкнулись на памятную дощечку, укрепленную возле сиденья бомбардира, на борту: "По желанию рабочих завода фирмы Боинг в г. Уичита, штат Канзас, этот самолет В-29 назван в честь посещения завода главнокомандующим ВВС США - "Генерал Арнольд".

Но вот сложность: как узнать, на какой завод, какого смежного министерства следует передать тот или иной агрегат, прибор, электромеханизм, радиостанцию, прицел, листы металла, пластмассы, стекла, ткани, резины, тот или иной провод, трубку и все остальное, что мы обнаружили? Наше ли дело - решать такие вопросы, не сломим ли мы себе на них шею?

Встревоженный Туполев поехал к зампреду Совмина А. И. Микояну: не утвердить ли в каждом министерстве, участвующем в эпопее создания Ту-4, кого-то персонально ответственного за освоение и поставку новой техники?

- Мне думается, Анастас Иванович, без этого мы, проектировщики, утонем в телефонных звонках, пропусках, в ожидании приемных часов у всякого рода "руководства"!

Микоян согласился с Туполевым, и такие ответственные были назначены, в большинстве - заместители министров или начальники главков. По-моему, это был едва ли не первый у нас в стране случай создания неформального межведомственного органа, позволившего вздохнуть в эпоху всевластия административной системы. Чуть позже опытом Туполева успешно воспользовался Королев, образовав свой знаменитый совет главных конструкторов. Каждый главный подчинялся своему министерству, но совет - никому, кроме, может быть, Совмина и ЦК, и его решения становились обязательными для

всей промышленности. Только поэтому, я уверен, наши ракетчики и добились в те годы некоторых успехов: не будь совета - никакие таланты Королеву не помогли бы, "руководство" утопило бы его в ложке воды, измотало бы "ценными указаниями". Хочу сказать еще и еще раз, что Туполев обладал удивительной способностью находить в любой многозвенной системе (безразлично - в сложной ли машине, в конструкции или в совместной деятельности промышленных предприятий) то самое звено, которое способно разрушить сооружение, идею, корпорацию. Найдя такое звено, старик вытаскивал его на свет Божий, нередко - на смех. Порой со скрипом, но оно подвергалось нужному воздействию и переставало тормозить работу.

Интересно, что это содружество, административно нигде не утвержденное, существовавшее на принципе тесных, как называл это Андрей Николаевич, "горизонтальных связей" между нашим бюро и промышленностью других министерств, с окончанием работ по Ту-4 не распалось, осталось жить. Как только у нас возникали проблемы с поставкой тех или иных комплектующих приборов и агрегатов для наших новых машин, мы с помощью "горизонтальных связей" быстро находили то лицо, от которого зависело решение, проникали к этому лицу мимо телефонов, секретарей, референтов и оперативно разрубали завязавшиеся было узлы противоречий. Так было до конца жизни Андрея Николаевича Туполева.

Ответственные из министерств стали вместе со своими сотрудниками регулярно бывать у нас в ОКБ и без проволочек решали, что, куда и кому направлять. Этот новый, очень действенный аппарат специалистов необыкновенно способствовал успеху передачи. А оформлялась она так: представитель завода сам получал агрегат, его габаритный чертеж, фотографии, акт взвешивания, схему жгутов или трубок, стыкующих агрегат с самолетом, краткое описание. Шифр агрегата мы устанавливали совместно; тут же назначались сроки поставки первого комплекта для нас и последующих - серийному заводу.

Число передаваемых блоков, приборов и образцов измерялось тысячами, и, чтобы не запутаться, Туполев организовал специальное диспетчерское бюро, руководить которым поручил энергичному инженеру И. М. Склянскому. (Тоже отпущенный зек, сидел с нами в ЦКБ-29 НКВД. А его брат, Э, М. Склянский, был когда-то заместителем председателя Реввоенсовета Л. Д. Троцкого. Не знаю, смутило ли это сколько-нибудь Туполева, но на ответственную должность он Иосифа Марковича назначил.) Оценив предстоявший объем документации, Склянский составил сетевой график, занял им целую стену одного из залов ОКБ. Это

был, вероятно, первый такой график в Союзе. На все, что передавалось смежникам, были заведены карточки - по четыре: одна у нас, по одной в нашем и смежном министерствах и одна у поставщика. При таком учете ни одна деталь за все годы эпопеи не оказалась потерянной, ни один прибор не исчез. Итогом этой работы стало контрольное взвешивание. "Сухой" самолет В-29 (без топлива, масел и т. д.) весил 34 930 кг, первый воспроизведенный у нас - 35 270 кг. Разница меньше процента: результат выдающийся. - Любопытно, - заметил однажды в те дни Андрей Николаевич, - как оценили бы американцы нашу работу? Хотя мы и не очень нуждаемся в их мнениях, но думаю, что оценили бы высоко, поняли бы, что это было!..

Да, работа, хотя и называлась воспроизведением, была непростая, с рядом сбоев. Первый получился с вооружением. Как военные, так и промышленники были единодушны: все оружие должно быть, конечно, отечественным. Но решение готовили в спешке, зная, что Сталин не терпит задержек, и спецификацию намеченного вооружения к документации не приложили.

А когда в этом вопросе разобрались глубже, оказалось, что за собственно вооружением, т. е. за бомбами и пулеметами, тянется довольно длинный шлейф: в нем и замки для подвески бомб, и электросбрасыватели, и электромоторы вращения турелей, и патронные ящики, и рукава для лент с патронами... Даже прицелы нужны были другие, не те, что стояли на В-29, ибо баллистика американских и наших бомб и снарядов неодинакова. И пошли пререкания, демагогия: "Так что мы - копируем боинг или нет?" Любой участник мог на каждую мелочь требовать бумагу, освобождающую его от ответственности. Дело шло к тупику. Потребовалось выпустить новый документ, основополагающий, с большим числом подписей. Решалось все это ужасно медленно, с безобразной нервотрепкой, а главное, тормозило выпуск чертежей. Нависла угроза срыва сроков, утвержденных самим Сталиным. А тут - новое огорчение, на этот раз с системой радиоопознавания, как ее называют, системой "Ты свой или чужой", сокращенно "С-Ч". Казалось, никаких сомнений, надо ставить нашу, принятую в нашей армии. Но в тексте основного решения этого не оговорили, и радиопромышленность выпустила для нас аппаратуру, скопированную с американской. Ее и установили на самолет, и получился конфуз. Представьте себе, наш истребитель, с отечественной аппаратурой "С-Ч", встречается с Ту-4, на котором стоит скопированная с американской. Як или МиГ запрашивает: "Ты свой?" - и, не получив ответа, открывает огонь. Что же, этого нельзя было предвидеть? Можно было, и предвидели, конечно, но страх все

преодолел, включая здравый смысл. Единственное соображение осталось: там, наверху, виднее!

Еще один пример - американские парашюты. Они заспинные и, уложенные в ранец, служат членам экипажа как бы мягкой спинкой сиденья. А наш уложенный парашют - это носимая на себе подушка, на которой летчик сидит. Потому и сиденье под наш парашют - квадратная чаша. Надо ли заводить для нового самолета особые парашюты, копии американских, и особые сиденья? Все согласны, что это будет глупость, но требуют бумаг с подписями, разрешения быть умными.

"Никто не хочет Колымы", все знают, что обязательно найдется дрянь, которая донесет: "Нарушают указание самого товарища Сталина... " Или еще случай. Сняли с В-29 один из листов обшивки и определили: его толщина - 1/16 дюйма, что при пересчете дает 1, 5875 мм. Ни один наш завод катать листы с такой точностью не брался, и вот здесь есть о чем подумать инженеру-психологу: почему, в самом деле, 1, 5875 миллиметра катать нельзя, а то же самое, не названное 1/16 дюйма, - можно? Сколько мы ни взывали к разуму металлургов, победа осталась за ними, толщину пришлось округлять. Но если мы ее округляли в плюс, до стандартных у нас 1, 75 мм, самолет становился тяжелее, падали его скорость, высота и дальность. При округлении в другую сторону, в минус, до 1, 5 мм, начинали справедливо скандалить прочнисты: конструкция недопустимо ослаблялась.

А вот уж, кажется, совершеннейшие пустяки, "глупости", но и они тормозили дело. К самолету была приложена куча описаний и инструкций, их следовало перевести. Своих знатоков английского у нас не хватало, пригласили переводчиков со стороны, но те, хорошо владея языком, оказались незнакомыми с авиационной и вообще технической терминологией. Вечерами садимся за редактуру и делаем открытие. Оказалось, американцы, авторы инструкций, ставили себе целью донести свои знания до читателей лаконично и наглядно, наши же канцелярские обычаи легли здесь бревнами поперек дороги. Читаем, например, в инструкции: "Запустить пут-пут". Что это такое, "пут-пут"? Перерываем словари, энциклопедии, но ответа нет. И только в Казани, когда стали готовить к полету первую машину, все выяснилось. Запустили аварийный движок, а он и затарахтел: пут, пут, пут, пут... Так вот это что было в инструкции - это было просто подражание звуку выхлопа движка. Нет, такого мы позволить не могли, и короткое "пут-пут" превратилось у нас в: "Для этой цели следует запустить вышеупомянутый агрегат, состоящий из двухцилиндрового, двухтактного бензинового

движка воздушного охлаждения, приводящего в движение 4-полюсный генератор постоянного тока с компаундным возбуждением, служащий для питания электросети самолета при неработающих двигателях"!

За без малого три года довольно тесного общения со множеством министерств и ведомств мы увидели, что подавляющее большинство их ответственных работников относилось к категории безупречных исполнителей. Скованные решением о копировании, они предпочитал! не особенно задумываться над всякого рода проблемами, возникавшими в ходе работы, по рой весьма важными для успеха дела. Их редко ограничивал уже! упомянутый тезис: "Начальство виднее". Вторая группа, менее многочисленная, все прекрасно понимала, однако служебное рвение у них, замешанное главным образом на страхе, превозмогало рассудок. Даже сталкиваясь с абсолютно нелепым ситуациями, вроде истории оружием или системой опознавания, но углядев отступление от предписанного копирования они немедленно сигнализировали в верха. И начиналось! Ревизоры, контролеры, комиссии заседания...

Но, по счастью, была еще одна самая, к сожалению, малочисленная группа людей, глубок убежденных, что даже сталинский приказ надо выполнят с позиции разума. О некоторых из этих смелых и умных людях забыть нельзя. Так, на попавших к нам В-2 стояли уже устаревшие командные рации, работавшие на коротких волнах, а на переданных нам в свое время по ленд-лизу В-25 - новые, ультракороткие, с автоматической не стройкой. Одну такую станцию нам удалось достать у военных Я рассказал об этом замминистру радио Зубовичу и предложил скопировать не устаревшую СЦР-274, а новую СЦР 522, с В-25. Все равно, говорю скоро ими займемся, ибо вес мир переходит на командную связь на УКВ...

Зубович призадумался: - Своих, - отвечает, - близких сотрудников я знаю, их не боюсь. Но ведь обязательно найдется сукин сын из дальних, напишет в большой дом, что мы не выполняем указания вождя, и все мы сядем, будьте спокойны... Нет, нам тут необходимо заручиться поддержкой большого и честного военного, способного, если вызовут, разъяснить даже Сталину, что делается это не из пустого сопротивления его воле... И мы решили посвятить в это дело С. А. Данилина, начальника одного из НИИ ВВС, где определялась техническая политика в области оборудования самолетов. В том, что Данилин нас поддержит, мы не сомневались, и что при необходимости постарается убедить Сталина в разумности нашего решения. Кроме того, упечь такого человека им тоже будет трудно: он

герой перелета на АнТ-25 из Москвы в Америку, пользуется огромной популярностью... (Сам удивляюсь, какими мы в то время, несмотря на пережитое, оставались простецами, - но пишу, как было.) Сергей Алексеевич согласился с нами, и "конспиративная операция" замены радиостанции состоялась без дурных последствий.

Наконец, история с парашютами. Когда нелепость применения на Ту-4 американских парашютов стала ясной почти всем, Туполев послал меня к начальнику парашютной службы ВВС генералу.....* Я рассказал ему все, как есть. "Передайте, - ответил он, - Андрею Николаевичу: разумеется, только наши! И скажите, что если возникнут затруднения, я всю ответственность беру на себя". Затем, взглянув на меня, он улыбнулся. (* К сожалению, в моей памяти не сохранилась фамилия этого генерала.)

- Нужна бумага? Извольте, подпишу...

Нашлись столь же смелые люди и среди специалистов по двигателям, и по вооружению, но этой техникой занимались у нас Минкнер и Надашкевич, о ней я подробности не знаю. Могу лишь рассказать об эпизоде, убедительно, так сказать, чувственно показавшем мне, какое мужество требовалось от видных деятелей, согласившихся нас поддержать.

Дело было тогда же, в годы работы над Ту-4. Вместе с начальником одного из НИИ М. С. Гоциридзе мы ехали по Большой Дорогомиловской улице в Москву. На подъезде к старому, узкому Бородинскому мосту сзади нас раздался характерный сдвоенный сигнал правительственной машины, и тут же нас обогнал ЗИС-110 с охраной.

В этот момент у грузовика с бревнами, поднимавшегося с набережной на мост, заглох надрывно завывавший мотор, и грузовик остановился, закрыв нам дорогу. Шедший навстречу трамвай тоже стал, мост был закупорен, и вплотную с нашей машиной оказался ЗИС-110 вождя. На откидном сиденье, за спиной, как мне прошептал Гоциридзе, генерала Власика сидел Сталин в сером плаще и военной фуражке. Нас разделяли только стекла обоих автомобилей. Я увидел очень уставшего, старого человека, со следами оспы на щеках, с прокуренными, зеленоватого оттенка усами, с пронзительными, недобрыми глазами.

Несколько растерянно мы приветствовали руководителя страны, приложили руки к шапкам, слегка поклонились. Остановившийся на нас взгляд вождя показался мне встревоженным, вероятно, Сталину не приходилось так близко видеть незнакомые лица. Однако он тоже кивнул нам и медленно

поднял руку к козырьку. Тут путь освободился, зис ринулся вперед, видение пропало. Это произошло весной 1947 года, за пять лет до смерти Сталина. Сильнее всего меня поразило тогда его изможденное лицо, отнюдь не похожее на холеное, моложавое, смотревшее на нас с тысяч портретов...

Когда мы разминулись, я вспомнил вспыхнувший недоверием взгляд Сталина и подумал: как же должны были чувствовать себя под этим взглядом Зубович, Данилин, парашютный генерал? Ведь ничто - никакие моральные нормы, никакие законы не страховали их от последствий такого рода пароксизмов недоверия.

Началась сборка самолетов, мы перебрались в Казань. Огромный завод жил одним - выпустить машины в срок. Из Москвы приехали летчики, которым доверили испытания: Н. С. Рыбко, М. Л. Галлай и А. Г. Васильченко. Наступил день первого вылета. Как ни старались секретчики, как ни распускали ложные слухи о дате, утаить ее не смогли. В этот день цеха опустели; зато все крыши завода, идущие к нему дороги, лужайки по краям аэродрома были забиты толпами людей. И когда Николай Степанович Рыбко поднял первый Ту-4 в воздух, тысячи людей до хрипоты кричали ура. Все понимали, какой огромный труд завершен, какой удался большущий скачок вперед.

Сделав несколько полетов, Н. С. Рыбко перегнал машину в Москву, на всесторонние испытания. Вскоре туда же на номере два отправился М. Л. Галлай. Туполев разрешил мне лететь с ним: старик любил, когда кто-нибудь из его близкого окружения участвовал в таких полетах, желал услышать мнение о машине не только от летчиков, но и от своих сотрудников.

Должен признаться, что этот полет лавров в мою биографию не вплел. Взлетели мы нормально, но вскоре в кабине стало жарковато. Экипаж обратился к заместителю главного конструктора, то есть ко мне, с просьбой унять кондиционер, нагнетавший в кабину горячий воздух. Увы, с этой задачей я справиться не смог, и, подлетая к Москве, весь наш экипаж, все пассажиры стали походить на обитателей сочинских пляжей. Торжественная встреча не состоялась, нам нужно было одеться.

Началась долгая проза летных испытаний. День за днем, в хорошую, а больше в дурную погоду утюжили небо два десятка Ту-4. Летая днем и ночью, на север, восток и в Среднюю Азию, на самых больших и на малых высотах, имитируя отказы двигателей, системы управления, радиосвязи, средств навигации, словом, отказы всего, что только могло отказать, летчики сражались за то, чтобы передать строевым частям действительно надежные, боевые машины.

Наконец, перед комиссией был положен объемистый акт,

вместивший в себя все перипетии испытаний, доселе невиданных по широте охвата. Но напрасно мы думали, что дальше все завершится сбором подписей. Чем в более высокие инстанции переходило обсуждение акта, тем более серьезные возникали дебаты.

Так, один из профессоров вдруг поставил вопрос, а соответствует ли построенный самолет не американским, а нашим, советским нормам прочности, то есть не разрушится ли он в воздухе в руках наших летчиков? Червь сомнения тутже впился и в некоторых других членов комиссии. Напрасно Андрей Николаевич убеждал их, что в юго-восточной Азии, где два года воевали американские В-29, атмосферные процессы гораздо тяжелее европейских, однако самолеты не разрушались. Напрасно он доказывал, что если какая-то разница между американскими и нашими нормами и есть, то при весьма обстоятельном пересмотре конструкции, при переводе ее с дюймов на метрику все наши требования были учтены. Обязательно находился кто-то, кто все равно "сомневался".

Наконец, исчерпав все свои полемические возможности, Андрей Николаевич на одном из заседаний снял трубку кремлевского телефона и набрал номер. Все умолкли: что еще позволит себе этот своенравец? А тот своим высоким голосом говорит:

- Это Туполев докладывает, товарищ Сталин. Вот здесь некоторые считают, что прочность Ту-4 недостаточна... Выслушал ответ, положил трубку и сообщил:

- Товарищ Сталин не разделяет ваше мнение и рекомендует оформление акта не задерживать.

Разумеется, акт был подписан достаточно быстро. П. В. Дементьев как заместитель министра авиационной промышленности был членом комиссии по испытаниям. Спустя много лет, сидя однажды у нас на летной базе, административное здание которой он прозвал "Петергофом" за причуды туполевского художника Кондорского, украсившего дом всякими финтифлюшками, Петр Васильевич рассказал, как утверждался акт испытаний Ту-4. И заодно как родилось название Ту-4 - потому что, не особенно прельщенный копированием чужой машины, Туполев в свое время распорядился писать в ее чертежах "Б-4", Это понималось как "четырехмоторный бомбардировщик".

И вот, рассказал П. В. Дементьев:

"... Как-то вечером нас с министром Хруничевым вызвали к Сталину, на ближнюю дачу. Встретил нас начальник охраны генерал Власик, провел на террасу и попросил обождать, а машину отпустить. Прошло около получаса, как вдруг дверь

бесшумно отворилась, и, кивнув нам, вошел Сталин. Сел за стол, ни слова не говоря, углубился в толстенный акт. Затем, попыхивая в усы трубочным дымом, молвил: "Ровно на год опоздали!" - и, взяв акт, удалился.

Мы прождали довольно долго, как вы понимаете, в тревоге. Наконец, вышел Власик: - Акт товарищ Сталин подписал, можете возвращаться в Москву.

Хруничев сунулся было к телефону, вызывать машину, но Власик его остановил: "Машина вас ждет".

Действительно, у подъезда стоял ЗИС-110, но не наш. А рядом с шофером вооруженный военный с опечатанным сургучом пакетом.

Тронулись, проехали Арбат, свернули к Охотному ряду, стали подниматься на Лубянскую площадь. Мы с Хруничевым сидели не произнося ни слова. Прием у Сталина был настолько сухим, что мы лишь догадаться пытались, кто этот военный - пока еще какой-нибудь адъютант или уже конвоир? Машина обогнула площадь, повернула на Большую Лубянку, но ведь и там хватает зданий НКВД!.. Только миновав Сретенку, после поворота в Даев переулок, в сторону министерства, мы вздохнули свободнее.

У подъезда военный молча отдал Михаилу Васильевичу пакет. Было три часа ночи. Мы поднялись на "министерский" этаж, закрылись в кабинете. Уставшие от сурового свидания, от того, что Сталин отпустил нас подчеркнуто третируя, от тревожной неизвестности, что же он там написал в акте, оба мы обессиленно повалились в кресла. Переведя дух, вскрыли пакет и прочли: "Утверждаю". Председатель Совета Министров и Министр обороны СССР". И синим карандашом дата, подпись "И. Сталин" и исправление: Б-4 на Ту-4. Хруничев встал, отер лоб, достал из сейфа водку и разлил ее по стаканам:

- Нет, Петр Васильевич, так нам долго не протянуть! Мы выпили залпом, не закусывая, - нечем оказалось, - но нервы были до того напряжены, что "не взяла" нас водка, не подействовала... " Да, не легко жилось нашим министрам при Сталине!

В те годы стало расцветать телевидение. В верха посыпались жалобы принимать передачи московского телецентра уже в ста километрах от столицы либо трудно, а то и невозможно. И связисты предложили разместить на Ту-4 ретранслятор с жесткой, опускавшейся в полете вниз десятиметровой антенной. Принимая сигналы Шаболовской башни, ретранслятор усилит их и с высоты 10000 метров обеспечит дальний прием. Это предложение попало в комиссию В. М. Молотова, так как министерства связи и наше, авиапромышленности, не договорились. Собрали совещание. Туполева в Москве не было, и на совещание поехали мы с А. А.

Архангельским. Принял нас Молотов в здании бывшего банка Рябушинского, это напротив тоже бывшей фондовой биржи на Ильинке. Начали с того - почему, дескать, Минавиапром отказывается от такой заманчивой, почетной задачи?

Архангельский предложил заслушать специалиста, меня. Молотов кивнул. Я сообщил, что питание ретранслятора требует много энергии, которой на самолете нет. Кроме того, если антенна перед посадкой вдруг не уберется, погибнут и самолет, и экипаж.

Молотов посмотрел на меня с раздражением - не любили наши большие руководители сталкиваться с техническими затруднениями - и сказал: "Энергию заведите. А что касается катастрофы, то, во-первых, сделайте так, чтобы антенна убиралась, а во-вторых, надо будет всегда иметь наготове резервный самолет". Затем он отпустил нас и больше не вызывал. Идея отпала.

Вспомнил же я это потому, что было любопытно познакомиться со вторым лицом в нашем государстве. Мне тогда показалось, что он человек железный, которому чужды какие-либо сомнения. Понадобится- и заставит нас реализовать дурацкий проект, что бы это ни влекло за собой, А случится авария - ее спишут на наш же счет...

Подумалось и другое: как он чувствовал себя в 1942 году, летя на другой нашей машине, АнТ-42 (ТБ-7, Пе-8), над военной Европой, спеша на встречу с Черчиллем и Рузвельтом. Волновался ли он? Ведь самолет-то проектировали "вредители".

Или с самого начала не верил в "козни классовых врагов", столь талантливо разоблаченных Вышинским, Ульрихом и К°?

С Ту-4 связана и еще одна страница нашей истории. Как теперь всем известно, первую нашу атомную бомбу взорвали в августе 1949 года, сбросив ее с этой машины. На полигон от нашего ОКБ поехали А. А. Архангельский и А. В. Надашкевич. Связь с ними шла по высокочастотному телефону. В намеченный для сброса день меня вызывают к телефону. Оттуда! Слышу взволнованный голос Архангельского: в электросети машины непорядок, сгорел плавкий предохранитель, сброс отложен. Прибывший на полигон Л. П. Берия крайне разгневан. Срочно сообщите, кричит Архангельский, что могло случиться и как поправить дело...

Не успел я подняться к себе, звонит Н. И. Базенков, он замещал Генерального: "Зайди, и побыстрее!"

Бегу. У Базенкова трое штатских, но глаз на гебистов у нас наметан - явно "оттуда". Один из них, приоткрыв лежавшую перед ним папку и заглянув в нее, спрашивает: "Почему на самолете

Ту-4 сгорел плавкий предохранитель на 50 ампер?" Подчеркнуто спокойно отвечаю: "Самолетов Ту-4 выпущено несколько сот, разных модификаций, предохранителей на них тысячи. Скажите номер самолета и где он находится; мы найдем его схему и постараемся ответить". Не пошевелив ни единым мускулом лица, этот тип слово в слово монотонно повторяет свой вопрос. Мне совершенно необходимо подняться к себе, увидеть схему, понять, в чем дело, поэтому я изображаю возмущение, обращаюсь к Базенкову: "Если от меня что-то скрывают, делать мне здесь нечего. Пока я не узнаю номер машины, ответить на вопрос не могу", - и направляюсь к двери. Один из троих молча поднимается и следует за мной. Я в лифт - и гебист туда же. Приходим ко мне в кабинет, а там уже приготовлена схема и мои электрики собрались. Рассматриваем схему, переговариваемся. Попка у дверей. У него своя задача: чтобы я не убег.

Разобравшись, идем вниз, мимо кабины ВЧ, а оттуда меня зовут: "Вас опять полигон!" На этот раз звонит инженер-подполковник С. М. Куликов, он от генерала Финогенова, руководившего испытаниями от ВВС. Серафим Михайлович сообщает: "Разобрались, предохранитель обогрева бомбы включили не прямо в магистральную сеть, а последовательно с установленным в сети самолета на 20 ампер. Когда включили обогрев, двадцатиамперный и сгорел. Если вы согласны, шлите ВЧ-грамму, мы все заменим, исправим, подключим куда следует. Но за подписями вашей и Базенкова".

Еще через два часа позвонили - все в порядке. В эти часы я все старался отделаться от попки, чтобы позвонить домой, сказать, что могу задержаться на некоторое время. Дескать, не волнуйтесь. Но не удалось. Попка отклеился от меня только после того, как с полигона сообщили, что все проверено, все в порядке, что эксперимент назначен на завтра. Когда гости ушли, мы с Николаем Ильичом вспомнили недалекие годы, шарагу в этих же стенах, и подумали, по краю какой пропасти идет наша жизнь.

1990, No 6

Готовя самолет к атомному эксперименту, мы должны были продумать, как скажется на машине воздействие ударной волны от взрыва и как поведут себя материалы, из которых сделан самолет, в поле светового излучения.

Первую задачу наши прочнисты решили быстро. Расчеты показали, что прочность машины достаточна, усиления не нужны. Со световым излучением было сложнее. Никто в России такими исследованиями еще не занимался, заимствовать результаты было не у кого. Решили экспериментировать. Туполев попросил у зенитчиков мощный прожектор, мы поставили его в одном конце

длинного коридора, в другом по очереди размещали испытуемые образцы материалов и фокусировали на них луч прожектора. Включение, миг, и с облученной поверхности - облачко дыма... Эти испытания убедили нас в необходимости окрасить все темные места нижней поверхности самолета, все обтекатели РЛС и стойки антенн белой нитрокраской. А также установить перед всеми членами экипажа защитные металлические шторки.

К нашему горю, вскоре после испытаний атомной бомбы мы потеряли А. В. Надашкевича. На полигоне для проверки эффективности нового оружия были построены разного типа дома, участки железных и шоссейных дорог, линий метро, расставлены автомашины, танки, самолеты, пушки, вагоны, паровозы и даже мелкие суда. Александру Васильевичу, нашему вооруженцу, не терпелось лично оценить действие атомного оружия на все это, и при первой же возможности он отправился туда на "виллисе", хотя и специально защищенном экранами. Неизвестно, пробыл ли он там дольше положенного или, выйдя из машины, забрался куда не следовало, но через год он заболел лейкемией и еще через два года скончался.

На базе Ту-4 мы сделали пассажирский самолет на 70 мест.

Как и обычно, создавая воздушные лайнеры, Андрей Николаевич перенес на этот самолет с Ту-4 все, что можно было, безо всяких изменений: крыло, мотоустановки, шасси, хвостовое оперение, оборудование. Новым делался только фюзеляж, но и это был первый такой в советской, а может быть, и в зарубежной практике. Фюзеляж - цилиндр длиной около 30 метров, диаметром 2, 7 метра, с многочисленными иллюминаторами, дверьми и люками, должен был сохранять для пассажиров комфорт до высоты 10000 метров. Эту задачу мы решили, и осенью 1948 года Ф. Ф. Опадчий поднял Ту-70 в воздух.

В одном из показательных полетов участвовали Туполев и приглашенные им руководители МАП и Аэрофлота. Все шло отменно, но вдруг температура в салоне стала подниматься, как когда-то на Ту-4, при мне. Вытиравшие лица платками гости попросили прохлады. Туполев подозвал М. Н. Петрова, ведавшего у нас герметикой и кондиционированием, и велел поубавить жару. Вернувшись из кабины экипажа, Петров доложил, что аппаратура его не слушается. Андрей Николаевич разгневался: "Вот я сейчас прикажу Опадчему остановить машину и высадить тебя!" Разумеется, впоследствии кондиционирование было налажено.

Самолет Ту-70, как говорится, опередил свое время. Аэрофлоту пока достаточно было Ли-2 и Ил-14, они справлялись с тогдашними воздушными перевозками. А нашему Ту-70 была

уготована иная судьба - возить всякого рода делегации и комиссии, пока генерал Васо Сталин не оккупировал его для своей подшефной футбольной команды "ВВС". До 1953 года Ту-70 носил эту команду из конца в конец Союза, с матча на матч, а затем дожил свой век на земле, на нашей летной базе.

Реактивный Ту-16

Чествовали А. Н. Туполева в день его 60-летия. Это было в 1948 году. Юбиляру вручали подарки. Вручил свой и главный I конструктор авиадвигателей А. А. Микулин: модель тяжелого реактивного самолета - из сопел его двигателей вырывались плексигласовые струи газов.

Подарок был со значением: дескать, возьмите мой двигатель, Андрей Николаевич, и у вас получится прекрасный самолет!

Дело в том, что работа над реактивным бомбардировщиком уже шла, им предполагалось заменить устаревшие поршневые Ту-4. Но двигатели для него, ВК-1 В. Я. Климова, давали тягу около 3000 килограммов, микулинские же АМ-3 - по 7500 килограммов, неслыханно много в то время! - и это, разумеется, существенно меняло весь замысел.

Только вот беда: размеры АМ-3 были также невиданными, вкомпоновать его в самолет, а два двигателя и подавно, никак не удавалось. Подвесить их под крыло? - они достали бы до земли. Разместить внутри фюзеляжа, как на истребителе? - не оставалось места для бомб. Поставить по бокам фюзеляжа в хвосте, как впоследствии сделали французы на "Каравелле" и ильюшинцы на Ил-62, - для этого время тогда еще не пришло, теоретических проработок не хватало для такого принципиального шага.

И наши компоновщики предложили вписать двигатели в самый корень крыла, прижав их вплотную к бокам фюзеляжа.

Поначалу Туполев напрочь забраковал это предложение, потому что как при такой компоновке обойти или пронизать мощные силовые балки крыла, лонжероны? Как сквозь них подвести к двигателям воздух, воздушные каналы? И при этом, конечно, уложиться в жесткий весовой лимит, закон для летательного аппарата.

Ничего лучшего, однако, никто не придумал, и Туполев сам взялся прорисовывать стык фюзеляжа и крыла, вписывать туда двигатели. Все бумаги, угодившие в эти дни к старику на стол, были испещрены эскизами. Даже какой-то архиважный секретный меморандум оказался изрисованным, к понятному негодованию соответствующих сотрудников, охранителей тайн.

И решение стало проклевываться, конструкция оживать. Корневые части лонжеронов крыла развились в относительно легкие, хотя и литые оребрен-ные кольцевые рамы, сквозь них

предстояло провести каналы, подающие воздух в двигатели. Рамы были отлиты, испытаны на прочность. Весьма сложные расчеты подтвердились; причем настолько, что Туполев собрал нас и, впервые, кажется, изменив своей отчасти суеверной привычке не спешить с окончательными выводами (пока новая машина не облетана), резюмировал: "Баста! Сомнения в сторону - и за работу!"

Понятно, работа над Ту-16 не свелась к размещению двигателей и усовершенствованию конструкции машины. Для самолета этого, с его колоссальной по тогдашним представлениям скоростью, понадобились новые приборы, локаторы, прицелы, автопилот и многое еще. Коллеги из других оборонных отраслей промышленности, вспомнив эпопею Ту-4 и возникшие тогда у нас с ними горизонтальные связи, тепло отнеслись к нашим требованиям, и заказы на комплектующие изделия и материалы удалось разместить сравнительно быстро.

К началу 1952 г. машину собрали, отвезли на аэродром, и морозным, солнечным январским днем она впервые ушла в небо. Готовили ее к полету особенно тщательно, реактивных самолетов таких размеров и веса, со стреловидными крыльями еще никто и нигде не испытывал. Чувствовалось, что и летчик-испытатель Н. С. Рыбко, исключительно выдержанный, прошедший огонь и воду, на этот раз необычайно насторожен.

Но первый вылет принес только радости. Самолет показал себя устойчивым, послушным, с покладистым характером.

Это, замечу, вполне техническое понятие: характер самолета. Авиаторы вообще, а особенно летчики склонны очеловечивать свои машины. Вслушиваясь в разговоры на аэродромах, в КБ, можно уловить: нервный самолет, спокойный, вздорный, покладистый, упрямый, послушный, сволочь, ангел, дьявол и т. п.

... Вскоре пришло еще одно радостное известие: в полете на максимальную дальность, с нагрузкой, Ту-16 уверенно держал скорость 1000 километров в час, после чего Сталин распорядился запустить его сразу в крупную серию, не дожидаясь конца испытаний.

А затем - известие куда менее приятное. Сначала в виде вопроса, заданного Сталиным нашему министру М. В. Хруничеву: нельзя ли, поставив на Ту-16 еще два мотора и несколько увеличив его размеры, получить межконтинентальный бомбардировщик, способный долететь до Америки и обратно?

Нельзя, показали расчеты. И тогда вождь пожелал переговорить с Туполевым лично.

Об этом свидании Андрей Николаевич рассказал нам так:

"Сталин был мрачен.

- Почему вы, товарищ Туполев, отказываетесь выполнить задание правительства, построить крайне нужный нам межконтинентальный реактивный бомбардировщик?

Я разъяснил, что, по нашим очень внимательным расчетам, с существующими двигателями этого сделать невозможно: слишком велик расход топлива.

Сталин подошел к столу, приоткрыл папку, достал оттуда лист бумаги, просмотрел его и сунул обратно:

- А вот другой конструктор берется создать такую машину. Почему же у него получается, товарищ Туполев, а у вас нет. Странно!

Немного повременив, видимо, оценивая мою реакцию, хотя я молчал, продолжил:

- Я думаю, что нам под силу создать этому конструктору не худшие, чем у вас, условия для деятельности. Так мы, вероятно, и поступим.

И отпустил меня кивком головы. Я понял, что он остался крайне недовольным... "

Выводы не задержались. Через пару дней поступило распоряжение перевести в новое бюро двести наших инженеров и конструкторов, а также передать туда часть нашего оборудования и станков.

Новое бюро разработало свою машину. Правда, не совсем ту, которую обещало. Это был очень хороший бомбардировщик, но с одним-единственным недостатком: нужной дальностью он не обладал.

Туполев побывал у Сталина в 1952 году, а через год Сталин умер. Новый генеральный секретарь, Н. С. Хрущев, распорядился передать несколько Ту-16 дружественному Китаю, а затем, после революции в Египте, также и Египту. Наконец, как говорили, ряд кораблей и самолетов, в том числе Ту-16, были проданы Индонезии в пору дружбы с тамошним президентом Сукарно.

Командированный для чтения лекций офицерам египетских ВВС наш главный компоновщик С. М. Егер, вернувшись, рассказал:

- Не знаю, как относятся к нам в египетских верхах, но офицеры их ВВС настроены активно проанглийски. Оно и не мудрено, все они учились в Англии, и я думаю, что подозрительно подробные сведения о Ту-16, опубликованные в техпериодике за рубежом, проникли туда именно из Египта.

Американцы дали нашей машине кодовое название "Барсук". Зверь этот агрессивный, соседей не любит. Вот и Ту-16, с его очень сильным оборонительным вооружением, мог себе позволить кое-кого "не любить", особенно если этот кое-кто -

вражеские истребители. Бомбовая же нагрузка Ту-16 оказалась такой, что журнал "Эйроплейн" сообщил: в этом самолете А. Н. Туполев достиг вершины своего инженерного искусства.

Хорошо, что журнал не знал про то, как с этой именно машиной мы пережили одну крайне сложную ситуацию. Дело в том, что опытная машина оказалась сильно перетяжеленной. В серии требовалось снизить, причем значительно, вес ее конструкции, а как это сделать, к тому же быстро? Туполев собрал начальников всех каркасных бригад. Сразу же начались препирательства: кто больше превысил лимит, почему и т. д. Немного послушав, Андрей Николаевич попросил начальников успокоиться.

- Князья, ей-богу, прямо удельные князья! А ведь дело-то у нас общее... Ну-ка, хватит выяснять, кто виноватее, давайте предложения!

Наступившее тягостное молчание прервал Д. С. Марков:

- Полагаю, - сказал он, - чертежи в серию сдавать можно, но только критически пересмотрев их с позиций веса. Доработав чертежи...

Кто-то заикнулся: а как же со статиспытаниями? Получится, что испытали мы одну машину, а завод будет строить другую?

- Да, именно так, и всю ответственность за это я беру на себя. И вот почему: потому что переделывать все чертежи не придется - с нашим опытом, уверенно заявляю, подавляющее большинство деталей останется без изменений, на многих они будут столь незначительными, что новых статиспытаний не потребуется. А те отдельные, которые мы переделаем основательно, срочно изготовим и испытаем. Для полных же статиспытаний возьмем машину с серийного завода и передадим ее в ЦАГИ - пусть ее сломают вне очереди, об этом я договорюсь с тамошним начальством.

План Дмитрия Сергеевича удался, и самолеты Ту-16 стали поступать в войска без задержки, по плану.

Остановлюсь на некоторых поучительных, а то и забавных случаях "из жизни" Ту-16. Случаев этих, как и о других туполевских машинах, рассказывают немало, иногда привирая. Ничего не поделаешь - фольклор...

Отберу достоверные.

Нас, группу конструкторов, зазвали к себе моряки, уж не помню, по какому случаю. Флотские привязаны не только к ширине клеша, длине ленточек у бескозырок, моряцкому жаргону, но и почему-то к голубому цвету. И вот смотрю обтекатели всех радиолокаторов густо окрашены в голубое Будто бы между делом интересуюсь, как у них в результате обстоит

дело с дальностью видения целей и с точностью бомбометания? В норме, отвечают. Вроде в норме... прошу принести описание, где сказано: "Наружную поверхность обтекателей красить толь I ко специально для них разработанной краской... Применение I других, особенно цинковых и свинцовых белил, приводит к появлению ошибок в прицеливании и к уменьшению дальности видения из-за потерь электромагнитной энергии при прохождении сквозь обтекатель".

Напоминаю, что голубая краска - это явно белила с добавкой синьки.

Морячки смущены; наутро отмывают голубую краску.

Дальность Ту-16 мы все же увеличили, но другим способом самолет не переделали, а применили дозаправку топливом I полете. Заправщик, самолет-танкер, и заправляемый сближались в воздухе, второй - чуть ниже первого, крыло под крылом. Заправщик выпускал длинный шланг, заправляемый подцеплял его крылом. Крыле стреловидное, и шланг скользил по его передней кромке к узлу автосцепки. Затем самолеты осторожно расходились по высоте, лишняя слабина шланга выбиралась, пока муфта на его конце не войдет в приемник заправляемого самолета. И начиналась перекачка топлива.

Операция как будто и не слишком сложна, но ведь проделывали ее два самолета весом по 70 тонн, мчащиеся с огромной скоростью в турбулентной атмосфере! Так что номер получался почище циркового, отработка его заняла около года. Но ничего, отработали, и дальние бомбардировщики Ту-16 стали очень дальними.

С утечкой информации о нашей работе боролись, естественно, "органы". Еду как-то с нашей летной базы, у Пехорки меня остановил милицейский майор, попросил подбросить его в Люберцы. Едем. На развилке, где дорога из Жуковского вливается в магистральное шоссе, спрашиваю майора: зачем здесь всегда дежурит усиленный наряд с мотоциклами?

- А это, - говорит, - мы вас оберегаем. Видите ли, как только со стороны Москвы появится машина с иностранным номером, наряд ее останавливает и заворачивает обратно: на Жуковский - дорога закрытая.

- А вы не находите, что иностранец возьмет такси в Люберцах и спокойно явится в Жуковский?

Кстати, от слишком новой информации "органы" избавляли не только иностранцев, но и студентов МАИ. Поразительно неосведомленными о последних достижениях конструкторских бюро, да и всей мировой авиации, приходили тогда к нам выпускники этого института. Все они были вынуждены

доучиваться, и довольно долго. Дипломные проекты они делали на старье.

Герои жили, как говорится, среди нас. Знать бы заранее, кто герой, а кто нет.

28 сентября 1954 года экипаж летчика Молочанова повел серийный Ту-16 в обычный контрольный полет. На высоте 9000 метров машина вдруг вошла в плоский штопор и выйти из него не захотела, несмотря на все усилия летчиков. Скорость и перегрузка нарастали, потеряны были четыре тысячи метров. Командир приказал: "Экипажу покинуть самолет!" - да и катапультировался первым. Люк сбросился, в кабине заклубился пыльно-снежный туман, и в нем второй летчик, А. И. Казаков, разглядел, что растерявшийся штурман, отстегнувшись от катапультного сидения, то есть без парашюта, ползет к люку.

И Казаков решил бороться за человека. Ну и за самолет тоже.

Ту-16 продолжал описывать огромную пологую спираль, скорость достигла 1000 км/ч, перегрузка - предела расчетной. Первыми ее не выдержали замки шасси: сломались - и обе тележки выпустились. Воздушное сопротивление сразу подскочило, скорость стала снижаться, и вскоре самолет послушался управления.

Через месяц А. И. Казакову присвоили звание Героя Советского Союза.

В Белграде находившемуся там с визитом Н. С. Хрущеву срочно понадобились какие-то документы из Москвы. Если послать за ними Ли-2 или Ил-12 - срочно не получится. Решили гнать Ту-16. Долетев в Белград за два часа, самолет сел, зарулил, куда ему указали. А стать ему велели еще незнакомые с силой его двигателей югославы - в ряд с другими машинами. За ними, на площади перед аэровокзалом, стояли киоски с газетами, сувенирами и т. п.

Наступил день вылета обратно. Взглянуть на это собрался народ, в том числе военные атташе почти всех посольств. Запустили двигатели, легкий свист стартеров сменился басовитым рокотом АМ-3. Надо трогаться, командир отпустил тормоза, дал газ...

Когда пыль улеглась, киосков на площади не обнаружилось, они лежали на газоне вдали. Сдуло их реактивными струями.

И второй раз Ту-16 оказался вовлеченным в политику, теперь во внутреннюю. Как-то приезжаю в Жуковский, на летную базу. Вижу, произошло нечто из ряда вон выходящее. Двойная тщательная проверка пропусков, на территории - несколько правительственных "зисов". Много офицеров КГБ и незнакомых штатских. На стоянке самолетов - не меньше десятка военных

Ту-16.

Как раз в это время туда заруливал очередной Ту-16, и лишь замолкли его двигатели, как к нему подъехал "зис" и подошла группа встречавших. Открылись люки, экипаж спустился на бетонку, только из люка верхнего стрелка почему-то никто не вылезает. Наконец появились обутые в ботинки с галошами ноги, помятые брючины, туго набитый портфель, а затем и вся фигура.

Подошедшие освободили ее от парашютных лямок, и перед нами предстал растерянный от пережитого в полете, сугубо штатский человек. Его усадили, буквально внесли в машину, рядом с шофером сел вооруженный офицер, и сквозь предупредительно открытые ворота она унеслась в сторону Москвы.

Что все это такое?

- Сам не знаю, - ответил начальник нашей базы М. Н. Корнеев. - Прихожу на работу, дежурный передает: звонили по "ВеЧе", распоряжение министра принимать военные шестнадцатые, прилетевших без задержки отправлять в Москву...

В ОКБ тоже никто ничего не знает, но настроение у всех тревожное. И только к вечеру, не без помощи Би-би-си выяснилось: на президиуме ЦК Маленков, Молотов, Каганович, Сабуров и примкнувший к ним Шепилов выразили Хрущеву недоверие, потребовали его отставки со всех постов. Нерастерявшийся Никита Сергеевич заявил, что избран пленумом ЦК и подчинится только пленуму же.

А пленум ЦК - это секретари центральных комитетов партии всех республик, крайкомов и обкомов. Но страна наша так велика, а пассажирские самолеты так тихоходны (Ту-104 еще не существовал), что, пока они соберутся в Москве, может произойти много неожиданного.

И Хрущев нашел выход: распорядился - участников пленума с восточносибирских и среднеазиатских окраин доставить в Москву на реактивных бомбардировщиках Ту-16. Вопрос был в одном: где сажать эти машины? Во Внукове, Домодедове и Шереметьеве нельзя, слишком там много публики, операцию могут обнаружить. Кроме того, Ту-16 пока еще весьма секретный самолет, его оберегают от посторонних взглядов. Стало быть, сажать их на туполевской летной базе.

Все члены ЦК были вовремя доставлены в Москву, и на состоявшемся пленуме подавляющее большинство поддержало не оппозицию, а Н. С. Хрущева.

Со временем Ту-16 претерпел множество модификаций, поддерживавших машину на уровне самых высоких требований. Появились разведчики, носители ракетного оружия,

торпедоносцы и ряд машин иного назначения.

По мнению Андрея Николаевича, Ту-16 относилась к категории счастливых машин. Отличалась большой надежностью, неприхотливостью, легкостью освоения и простотой пилотирования. Процент их потерь при эксплуатации был ничтожно малым. В войсках их любили, им доверяли.

Наконец, из Ту-16 родилась наша первая реактивная пассажирская машина Ту-104.

Дальний Ту-9Б

Нелепая с инженерной точки зрения идея Сталина превратить двухдвигательный Ту-16 в четырехдвигательный межконтинентальный реактивный бомбардировщик (уж не Берия ли опять подбросил ее вождю?) все же задела Туполева. Он всегда считал себя морально ответственным за дальнюю боевую авиацию. Но реактивных двигателей, достаточно экономичных для таких полетов, еще не было и в ближайшем будущем не предвиделось.

Что же оставалось - ждать?

Нет, международная обстановка этого не позволяла. Было решено строить тяжелый бомбардировщик с турбовинтовыми двигателями, менее скоростной, чем хотелось, зато дальний.

Но двигатели для него требовались- четыре по 12000 л. с., а в наличии в то время были "всего" по 6000 л. с., НК-6 Н. Д. Кузнецова. Правда, уже серийные, то есть доведенные, надежные. Кроме того, винт для 12-тысячесильного оказался, по расчетам, непомерно большого диаметра: скорости концов его лопастей на некоторых режимах полета превышали допустимую по аэродинамике, и КПД винта резко снижался.

За создание нового двигателя взялось ОКБ Н. Д. Кузнецова, за проблему винта - ОКБ В. И. Жданова. Но те и другие просили на это 2-3 года.

Выход конструкторы нашли совместно с учеными из ЦАГИ и ЦИАМа (Центральный институт авиационного моторостроения) - разместить в каждой из четырех мотогондол по два двигателя НК-6, и каждая такая пара пусть вращает через общий редуктор не один большой винт, а два соосных диаметром поменьше, в разные стороны.

Решение было незаурядное. Сталин едва ли забыл свою идею, но постановление о новом бомбардировщике подписал. И только, как нам стало известно, заметил, подписывая:

- Наконец-то Туполев одумался, взялся за нужное дело!

Все шло как надо, и только один вопрос - ни с места, пока огромный самолет не оказался почти собранным. Колея его шасси была 12 метров: как мы отбуксируем его на аэродром, если

дорога от развилки Куйбышевского шоссе до Жуковского уже? Ее давно должны были расширить, Туполеву обещали это множество всяческих руководителей, вплоть до самого В. В. Гришина, в то время большого московского областного начальника. Бестолку.

И тогда Туполев в очередной раз прибег к "горизонтальным связям", позвонил Г. К. Жукову:

- Георгий Константинович, мы тут соорудили для вас некое оружие, а стрельнуть не можем.

- Это почему же?

- Да чтобы отвезти его на полигон, дорога узка.

- Андрей Николаевич, я ведь не дорожник...

- Так-то оно так, но у вас есть саперы, а я съездил, посмотрел и думаю; они за 2-3 месяца справятся. Может, посодействуете?

Вскоре к нам явилось саперное начальство. Туполев сводил их в цеха, показал машину, затем все вместе отправились на дорогу, после чего саперы уехали докладывать.

А через неделю-две работа закипела. Вдоль дороги выросли палаточные городки с походными кухнями. Солдаты взялись за дело. Наш главный часто навещал их, перезнакомился с командирами, со многими рядовыми, и те прозвали новую дорогу "туполевштрассе". Название прилипло, его и сейчас можно услышать от местных жителей: "Вон там, за туполевштрассе... "

К сроку дорога была готова, и "девяносто пятую" машину благополучно перевезли по ней на опытный аэродром.

1990, No 7

Начались летные испытания. Они тоже шли нормально, экипаж совершил не один десяток полетов. Нареканий на работу спаренных двигателей не поступало, оба летчика-испытателя, А. Д. Перелет и В. П. Морунов, да и весь экипаж были довольны поведением самолета в самых разных обстоятельствах - днем и ночью, на высоте и у земли, в обычных и сложных метеорологических условиях...

11 мая 1953 года девяносто пятая ушла в очередной полет. Был он рядовым, ничем не примечательным, на летной базе за ним наблюдали только те, кому положено было наблюдать.

Как вдруг подняли тревогу радисты, их поразил подчеркнуто спокойный голос Алексея Дмитриевича Перелета: "Нахожусь районе Ногинска, пожар третьего двигателя, освободите полосу, буду заходить на посадку прямо с маршрута".

Еще через несколько минут: "Пожар разрастается, горят мотогондола и крыло, дал команду экипажу покинуть самолет".

И тишина... Напрасно искали наши радисты голос Ту-95, громкоговоритель только шипел и потрескивал. Святая мадонна, что там с ними, что с самолетом?

Гадать бессмысленно, быстрей по машинам - и в сторону Ногинска.

Приезжаем. Справа, над болотистым мелким леском столб дыма, вершину его относит в сторону слабенький ветерок. Дальше уже только пешком.

Страшная картина открылась перед нами. В огромном кратере догорали остатки того, что еще несколько часов назад было нашей гордостью. Нещадно чадили шины огромных колес шасси. Неподалеку второй кратер, поменьше, развороченный отдельно упавшим двигателем, медленно заполняется струйками воды из болотистой почвы. Там уже резвятся опомнившиеся от ужаса лягушки. И не следа экипажа, одиннадцати наших друзей.

Рассыпавшись цепью, прочесываем болотистый лесок. С нами Андрей Николаевич с посеревшим лицом. Его шинель и брюки в глине, фуражка утеряна, зацепилась, видно, за ветку. Седые волосы растрепались.

Н. И. Базенков зовет: "Сюда, сюда!"

На поломанных кустах лежит разбившийся, завернутый в белую парашютную ткань штурман С. С. Кириченко. Когда он выбросился, купол парашюта, неудачно раскрывшись, обвился вокруг него, спеленал, и так он и падал камнем до самой земли.

Постепенно картина проясняется. Помогают жители соседней деревеньки. "Самолет летел со стороны Ногинска, вон оттуда, с северо-востока. Вон там от него чего-то оторвалось большущее и упало на землю. В небе, глядим, парашюты (возникает спор, сколько их было: то ли шесть, то ли семь). Потом самолет накренился на крыло, пошел книзу, ударился об землю, и что-то в нем взорвалось. А ребята ваши все в деревне... "

Все ли? Ведь экипаж был одиннадцать человек.

Послали людей в деревню, на трех машинах, пусть узнают.

Вернулись, привезли двоих - второго летчика В. П. Морунова и ведущего испытания инженера Н. В. Пашкевича. На него страшно смотреть: лямки парашюта скользнули по его лицу, оставив кровавые следы.

В деревне остались еще трое: инженер А. М. Тер-Акопян, помощник бортинженера Л. И. Базенов и бортэлектрик И. В. Комиссаров. Потом нашли еще двоих, инженера К. И. Ваймана и радиста И. Ф. Майорова. Базенков отправил их на прилетевшем к месту происшествия У-2 в Жуковский, в госпиталь.

Недосчитываемся троих - командира А. Д. Перелета, бортинженера А. Ф. Чернова и техника виброметриста

А. М. Большакова. Лашкевич вспоминает, как Большаков безучастно сидел над открытым люком, не делая никакой попытки прыгать, а командир А. Д. Перелет и его верный друг, не

покинувший его в эту трудную минуту, бортинженер А. Ф. Чернов пытались вывести тяжелую машину из крена. Видимо, до последней минуты пытались.

Невдалеке солдаты Монинского аэродрома раскапывают оторвавшийся двигатель. Наш главный моторист К. В. Минкнер уговаривает их:

- Пожалуйста, как можно внимательнее. Любой осколок, исковерканная деталь помогут нам объяснить причину катастрофы...

Из Москвы съезжаются, разумеется, сотрудники НКВД, но также и специалисты из нашего министерства, из института авиамоторостроения. Среди последних пожилой, худощавый грузин. Один из солдат показывает ему найденный в земле осколок какой-то детали, похожей на шестерню. Оглядев его со всех сторон, грузин молча сует его в карман. Мне это решительно не нравится. Найдя К. В. Минкнера, киваю на подозрительного грузина.

И вдруг Курт Владимирович совсем вроде бы неуместно смеется, обращается к грузину: "Роберт Семенович, вот Кербер заподозрил, что вы что-то утаиваете... "

Оказывается, грузин этот - крупнейший авторитет в металлургии профессор Киносашвили. Рассмотрев осколок шестерни редуктора, передававшей усилия двигателей на винты, он засомневался: из должного ли металла она изготовлена? Поверхность излома говорила об усталостном разрушении шестерни, в то время как наработка редуктора была очень еще незначительной.

Забегая вперед, отмечу, что Киносашвили засомневался правильно. На заводе, где делали редукторы, впоследствии обнаружилось, что дело обстояло именно так: металл был не тот. А далее логическая цепочка догадок, подкрепленных анализами, позволила представить, как развивались события. Когда шестерня разрушилась, ее осколки пробили картер редуктора. Заполнявшее его масло выплеснулось на горячие части обоих двигателей и воспламенилось. Влекомое встречным потоком воздуха пламя устремилось под крыло самолета, обтекая нижний подкос моторами между двумя двигателями. Подкос начал деформироваться, затем, потеряв устойчивость, разрушился, и двигатели с винтом оторвались.

Вернемся к вечеру после катастрофы. В тот вечер, скорее уже ночью, все мы собрались в здании ОКБ, в кабинете А. А. Архангельского. Говорить не хотелось, мы сидели молча, когда неожиданно зазвонил телефон. Говорили из Ногинского НКВД: обнаружены останки Перелета и Чернова.

Оглядев нас, Туполев сказал: "Ты, Кербер Львович, здесь самый младший. Прошу тебя, съезди, разберись".

На место приехали часа в два ночи. Горел костер, дежурные солдаты кипятили чай, рядом на лапнике лежал крохотный лосенок. Вероятно, испуганная грохотом, огнем и дымом мать покинула малыша, и теперь солдаты пытались его накормить. Тихая-претихая ночь, совершеннейшая сказка, если бы не фанерный ящик невдалеке, а в нем - обезображенные тела Алексея Дмитриевича и Александра Федоровича. Мы хотели тут же возвращаться, но солдаты попросили нас повременить, нарубили еловых веток достали бог весть где кумачовое полотно, укрыли им ящик. И мы тронулись в обратный путь.

Подъезжаем к Москве. Шофер спрашивает, куда дальше. Куда везти?

Разумеется, в Бауманский морг, он рядом с ОКБ.

Появление ночью людей с истерзанными трупами насторожило прозектора. Не вполне внятный рассказ про катастрофу (что за катастрофа, что за машина, мы не имели права открыть) обеспокоил его еще более. Он позвонил в отделение милиции. Оно было напротив, через улицу, так что кто надо явились тут же. Атмосфера стала быстро накаляться, в складывавшейся обстановке нам ничего не стоило оказаться за решеткой, с уголовниками и пьяницами.

Хорошо, что у меня был с собой номер домашнего телефона полковника ГБ Пильщикова, заместителя нашего директора по кадрам. После звонка страсти улеглись, нас отпустили.

Было около пяти утра, мы выбились из сил и поехали в ОКБ передохнуть.

В тот же день после обеда появился Н. В. Лашкевич с забинтованной головой. Приехал он от самого Берии, рассказал про свой разговор с лучшим другом вождя:

- Помогите нам разобраться, - предложил Лашкевичу лучший друг. - Странная компания собралась вокруг Туполева. Одни фамилии чего стоят - Егер, Минкнер, Кербер, Вальтер, Стоман, Саукке... Немецко-еврейское гнездо. И заметьте, ни одного коммуниста - может, в этом и разгадка катастрофы? Может, это они орудуют? Вот вы, старый член партии, приглядитесь-ка к ним попристальнее. Не возражаю, если вы привлечете себе в помощь еще нескольких убежденных коммунистов, мы вам посодействуем. И обо всем пишите нам. Будет нужно, я вас приглашу еще раз...

Спасибо Николаю Васильевичу, не оправдал он надежд Берии.

Значит, мы опять под подозрением. Противно, оскорбительно

и страшно. Того и гляди снова начнется: "Почему произошло то-то? Почему возникло вот это? Отвечайте, не увиливайте от существа... "

Только через два месяца, в июле, предполагавшаяся причина катастрофы была наконец "утверждена", и ОКБ смогло с полной силой вернуться к работе.

Надо было строить дублер девяносто пятой. Двигатели НК-12 для него, мощностью по двенадцать тысяч, изготовлены и отработаны в КБ Н. Д. Кузнецова. Запускаем в производство все старые чертежи, новыми делаем только мотогондолы. Трудимся с какой-то, я бы сказал, яростью, словно мстим за гибель машины, гибель друзей.

И вот дублер на аэродроме. Кто поведет его в первый полет? На ком остановит свой выбор Туполев?

Выбирает М. А. Нюхтикова - это он когда-то не побоялся, поднял в воздух построенный заключенными инженерами пикирующий бомбардировщик Ту-2, это ему "органы" твердили - кругом вредители, шпионы, контрреволюционеры, продавшиеся врагам.

После войны Туполев настойчиво добивался перевода Михаила Александровича к нам. И добился.

Полеты дублера шли своим чередом без каких-либо происшествий. Складывалось убеждение - машина достойна запуска в серию.

Испытания близились к завершению, когда Туполев задумался над пассажирским вариантом девяносто пятой. Назвали этот вариант Ту-114. Но почему-то на первых порах старик работал над ним только с Б. М. Кондорским, нашим художником, специалистом по интерьерам. Наконец, собрали и нас. Мы увидели план пассажирской кабины, разделенной на отсеки, на которых корявым туполевским почерком начертано: салон 1-го класса, спальные каюты, бар-ресторан, салон 2-го класса... Что за причуды? До них ли нам, демократам?

И макетный цех уже приступил к 114-й. Но и на макете мы некоторое время были заняты всем, кроме кабины. В ней трудились столяры, декораторы, маляры келейно. Наконец, Туполев осмотрел ее в последний раз только с женой и Кондорским и на следующее утро созвал в ней нас, своих замов.

На столике бара-ресторана бутылка "Двина", вазочка с конфетами, рюмками. В благодушно-хитром настроении босс разливает коньяк:

- Господа, я созвал вас, чтобы сообщить вам пренеприятное известие... Когда мы начали компоновать 114-ю, я подумал: неужели глава нашего правительства, направляясь за океан, будет

целую неделю плыть на пароходе? И это когда другие президенты и премьеры перелетают через континенты на своих "дугласах", "боингах" и "ланкастерах" за считанные часы!

Нет, нам для этого тоже нужен самолет, и не в обычной компоновке, а смешанный вариант, в котором и правительству летать не зазорно, и народу будет хорошо. Так выпьем за смешанный вариант!

Прошло сколько-то времени, и второй туполевский пассажирский самолет (первым был Ту-104) появился на воздушных линиях. Но прежде чем это произошло, он нам пощекотал нервы. Лично мне "достался" такой случай. В одном из опытных полетов 114-й у нее не выпустилась правая нога шасси. А горючего у А. П. Якимова часа на полтора. Туполев вызвал меня, распорядился: "Электромеханизм шасси твой, едем, успокоим их и давай разбираться".

На командном пункте я взял микрофон и наивозможно спокойно говорю:

- Алексей Петрович, это я, Леонид Львович. Туполев рядом, разбираемся...

Но тут у меня отнимают микрофон, летное начальство возмущено:

- Вы словно по телефону с другом беседуете, у нас так нельзя, у нас надо по инструкции: "Арбуз-один, арбуз-один, я абрикос-пять. Командиру объекта сто четырнадцать... "

Туполев им, с раздражением:

- Я думаю, Якимова успокоить надо, растолковать ему, что, мол, причину невыпуска шасси мы нашли, скоро сообщим, что надо сделать, и сядете нормально. А ваши правила дурацкие, их осел составил! Чего вы боитесь? Как бы ЦРУ не услышал, что Якимова зовут Алексеем Петровичем, как бы мы тут из-за этого не пропали все? Ну тогда запишите мои слова: "Разобьете стотонную машину - в ответе вы. Сумеем мы с Кербером, нарушив правила, помочь Якимову ее посадить заслуга наша!"

А причину мы действительно уже нашли. Не буду вдаваться в детали, скажу только, что для ее устранения Якимову надо было хоть на несколько секунд отключить все источники электроэнергии, а это значило - на те же секунды лишиться связи, пережить полное молчание.

Ничего, пережили после наших успокоительных переговоров. И последовал буквально взрыв ликующих голосов в телефонах: "Пошла, пошла, пошла!"

Нога вышла из гондолы, и Нюхтиков посадил машину.

Когда Ту-114 налетали не одну тысячу часов, было решено - пора через океан. Первой была открыта линия Москва - Гавана.

Далекий остров стал близким. Вторую линию открыли - в Дели, столицу дружественной Индии. Затем интерес к нашей машине проявили японцы: Ту-114 оказался тогда единственным в мире самолетом, способным со ста пятьюдесятью пассажирами на борту перелететь без посадки из Токио в Москву. А уж из нашей столицы шли регулярные полеты во все страны Европы.

Прежде чем начать совместные рейсы, японская авиакомпания ДЖАЛ пожелала более глубоко и детально изучить машину. Ту-114 вылетел из Москвы в Токио. Было интересно и поучительно наблюдать, как японские специалисты внимательно, дотошно изучали и самолет, и документацию к нему. Убедившись, что машина полностью отвечает требованиям ФАИ к надежности и безопасности эксплуатации, японцы линию открыли, и на килях Ту-114 рядом с нашим флагом появилась эмблема ДЖАЛ - стилизованный журавль.

Ту-114 стали приносить валюту.

В апреле 1971 года "Известия" сообщили: за 10 лет эксплуатации Ту-114 налетали 130 миллионов километров и перевезли 3 миллиона пассажиров без единой аварии.

С Хрущевым в Америку

Предложение Туполева везти Хрущева в Америку на Ту-114 казалось дерзким. Самолет еще не закончил полного цикла государственных испытаний, Аэрофлот еще не дал разрешения возить "простых" пассажиров и вдруг - главу государства, через океан!

Формально - дерзость, но Туполев никогда не рассуждал формально. Прототип Ту-114, военный самолет Т-95, уже несколько лет строился серийно, машины эти летали много и успешно над морями и континентами, до самых отдаленных пунктов земного шара.

А чем отличается Ту-114 от Т-95? Только фюзеляжем, в котором размещаются пассажиры. Все остальное - крыло, кабина экипажа, моторные установки, хвостовое оперение, шасси, оборудование - одни и те же. Но и конструкция огромного герметического фюзеляжа уже достаточно проверена на Т-70, налетавшем сотни часов. Следовательно, нового риска здесь нет...

Так-то оно так, но в этом еще следовало убедить высокое начальство. Сам Никита Сергеевич, вспоминал Туполев, мгновенно загорелся идеей лететь, да еще и взять с собой всю свою многочисленную семью.

Так или иначе, но для полета требовалось получить согласие Минавиапрома, Аэрофлота, КГБ и, разумеется, Политбюро ЦК КПСС.

Сколько и каких трудностей пришлось преодолеть? Немало, и

застать Андрея Николаевича у себя в то время было почти невозможно.

Ну а пока он решал глобальные вопросы в сферах, мы занимались практическими, их тоже было предостаточно.

Прежде всего, с "органами". Они и в обычное-то время не оставляли нас без внимания, а тут - ну просто ни шагу без их представителей.

В первую очередь их интересовала, конечно, безопасность пассажиров. Три пятых пути машина летит над океаном. Какие будут средства спасения в случае аварийной посадки на воду, как научить пользоваться ими? Как прыгать из самолета в воду, как обращаться с надувными жилетами, как залезать на спасательные плоты?

По настоянию КГБ у нас в макетном цехе изготовили натурный макет отрезка фюзеляжа Ту-114 с дверью. Его перевезли в бассейн фешенебельного правительственного поселка на Ленинских горах, прозванного "Заветами Ильича".

- Макет отсека фюзеляжа, - рассказывал В. И. Богданов, ведущий инженер, которому АНТ поручил все эти заботы, - мы установили в бассейне. Я научил будущих наших пассажиров надевать жилеты, начал репетиции. Не помню, чтобы прыгали Хрущев или Нина Петровна, но их дети, прочая многочисленная родня и другие члены делегации обучались очень активно. В купальных костюмах, в спасательных жилетах они бросались из двери кабины в воду, подплывали к плотам, забирались в них. Правда, делалось это немного несерьезно, с веселыми визгами, в бассейне с подогретой водой, а все же необходимые навыки наши будущие пассажиры приобрели.

Второй вопрос - навигационное обеспечение перелета. Для нас он был ясен. Многочисленные военные Т-95, комплекс оборудования которых был точно таким же, как и у Ту-114, летая днями и ночами над всеми океанами, всегда уверенно выходили в заданные точки и не менее уверенно возвращались на свои аэродромы. Но специалисты из КГБ предложили дополнительно расставить в океане, по всей трассе полета, через каждые 200 миль друг от друга советские суда. Их радиостанции будут служить нашим штурманам радиомаяками, а случись аварийная посадка на воду - два ближайших судна поспешат к этому месту и подберут людей. Предложение было принято.

Третий серьезный вопрос - оформление полетного листа. Надо сказать, что такой лист заполняется на каждый полет любого самолета, в него записывают экипаж и задание, а подписывает его летное начальство. Но на этот раз "наверху" решили: лист подпишут министр и Туполев, а завизируют все

главные конструкторы, чьи изделия стоят на Ту-114.

Туполев пригласил главных на летную базу, человек 50-60, ознакомил с "предполагаемым дальним полетом одного из наших руководителей" и поинтересовался, какую особую проверку аппаратуры следует предпринять по такому случаю. Помнится, первым выступил конструктор автопилота И. А. Михалев. Считаю, сказал он, что автопилот надо демонтировать с самолета, отвезти к нам и проверить на стендах. Большинство главных согласилось с Михалевым.

И тут нашего старика прорвало: "Так значит, по-вашему, для надежности надо разобрать весь самолет? Значит, и мне прикажете снять двигатели, шасси и управление? А ведь в твоем, Иван Александрович, автопилоте одних штепселей, поди, штук сто наберется, всего же их по самолету, вероятно, тысячи две! Сейчас они припасовались на работу вашего оборудования нареканий у экипажа нет. А развернем штепсели, потом через неделю завернем - станут ли они после этого надежнее? Вздор! Вот тогда-то ваши аппараты и начнут отказывать.

Нет уж, увольте, не дам развернуть ни одного. Садитесь в самолет, летайте сколько надо, проверяйте свою технику в полете самым дотошным образом, убеждайтесь, что она исправна - и баста, подписывайте полетный лист!"

Так и порешили. Все подписи постепенно собрались, и только двое главных (не хочу их вспоминать) "исчезли", вместо них лист подписали их замы. Что ж, так-то оно спокойнее. Да и были эти двое не конструкторами, а комиссарами, общественными деятелями, посаженными на посты для кормления.

В июне 1959 года машина вернулась с Парижского авиасалона. Ее закатили в ангар, сменили двигатели. Провели контрольный облет, затем два-три маршрутных и перегнали во Внуково. 26 июня, имея на борту члена политбюро Ф. Р. Козлова, направлявшегося в Нью-Йорк открывать советскую выставку, а в его свите создателей Ту-114 А. Н. Туполева, А. А. Архангельского и С. М. Егера, самолет улетел в Америку.

По сути дела, это была генеральная проверка Ту-114 перед визитом Хрущева. Все прошло безупречно, инстанции убедились в надежности нашей техники, и решение Политбюро ЦК о полете Никиты Сергеевича состоялось.

1990, No 8

В далекий путь готовились два Ту-114: основной, с командиром А. П. Якимовым, и запасной - с И. М. Сухамлиным. На основном вместе с Н. С. Хрущевым и его ближайшим сопровождением должны были лететь Н. И. Базенков, заместитель А. Н. Туполева по самолету, и я, заместитель по оборудованию.

Посмеиваясь, но в какой-то мере верно, друзья называли нас тогда заложниками.

Состав делегации, называвшейся правительственной, носил, я бы сказал, несколько семейный характер: жена Н. С. Хрущева Нина Петровна, ее сестра Анна Петровна с мужем М. А. Шолоховым, дочь Рада с мужем А. Аджубеем, дочь Юлия и ее муж Н. Тихонов, в то время председатель Днепропетровского совнархоза, сын Сергей с женой. Из нечленов семьи - А. Громыко, министр В. Елютин, член-корреспондент Академии наук В. Емельянов и лечащий врач профессор А. Марков. От "большой прессы" - Ю. Жуков, Л. Ильичев, П. Сатюков, О. Трояновский и опять же А. Аджубей. Человек 10 личной охраны, несколько стенографисток и машинисток, горничные и камердинер, повара и официанты. Вместе с экипажем, двумя иностранными лоцманами и с нами, "заложниками", на борту оказалось всего 70-75 человек, так что в салонах было свободно. Семья Хрущева заняла четыре спальных купе, приближенные - задний салон, в переднем разместились мы с Николаем Ильичем, иностранные лоцманы и свободные члены экипажа. Средний салон - ресторан.

Немного забегая вперед, скажу еще, что всю дорогу обстановка на борту была в общем спокойно-домашняя. Хрущев оказался по-настоящему демократичным. Прогуливаясь по самолету, остановится поговорить, острит, смеется. Проста, мила, по-женственному тепла с окружающими и Нина Петровна. Все мы, особенно те, кому это было впервой, наблюдали за Никитой Сергеевичем с большим интересом и, мне кажется, с симпатией. А я и сейчас отношусь к нему с искренним уважением. Ведь подумать только - в то время отказаться от "железного" сталинского курса! Приступить к реформам, ломая мощное, явное и тайное, сопротивление. Освободить из лагерей миллионы невинных людей, причем упрятанных туда не без его, Хрущева, согласия. Повернуть жилищное строительство на поточное производство пусть не слишком комфортабельных, но остро необходимых домов, квартир. Начать освоение юго-восточных пустынных и залежных земель. Честно, мужественно признав, что зарвался, не побоявшись за свой авторитет, эвакуировать с Кубы ракеты...

Да, народное хозяйство страны он не наладил. Но только ли его это вина, беда? Мы слишком склонны винить в своих промахах и несчастьях кого угодно, хотя давно сказано, в школах пройдено: "Чем кумушек считать, трудиться, не лучше ль на себя, кума, оборотиться?".

Оборотясь, если и не лично на себя, то на нашу отрасль, авиапромышленность, в которой мы все же были не последними

людьми, вспоминаю затеянную Хрущевым перестройку всей системы управления советской промышленностью, ликвидацию министерств и создание вместо них совнархозов. Эта губительная идея совпала с проектированием двух дальних бомбардировщиков: М-4 у В. М. Мясищева и Ту-95 в нашем ОКБ. Встревожившийся П. В. Дементьев, наш министр, попросил обоих конструкторов изобразить на карте страны все пункты, где расположены наши поставщики, смежники. Изобразили, провели к этим пунктам линии из Москвы. Получилось нечто вроде солнца с лучами: тысячи лучей в тысячи городов. Непоставка любой детали хотя бы из одного города могла приостановить выпуск машин.

Наш министр надеялся, что сложность организации таких связей через новых людей произведет впечатление на Никиту Сергеевича, поколеблет его уверенность в новации.

Ничего не вышло. Наутро наш график привезли из министерства обратно, а по телефону Дементьев сказал Туполеву: он, т. е. Хрущев, так одержим своей идеей, что ничего не хочет слушать.

И все мы умолкли, разве что "промеж себя" повозмущались.

Вернусь к полету.

Жили мы с Н. И. Базенковым

в одном доме и с вечера договорились, что в три ночи за нами заедет машина.

Легли рано, но не спалось, возбуждало сознание ответственности. Ясно было, что визит Хрущева может стать переломным моментом в наших взаимоотношениях с Америкой.

На рассвете, заблаговременно, приехали во Внуково. У здания аэропорта два Ту-114, Якимова и Сухомлина. Около обоих самолетов стража. Тишина, только щебет просыпающихся птиц. И летное поле, и самолеты покрыты густо выпавшей росой.

Идем к трапу, чтобы еще раз осмотреться в машине. С Базенковым все гладко: тщательно проверив его документы, стража откозыряла и пропустила его внутрь. А меня в списке не оказалось, я остаюсь на земле. Чьи это шутки - остается только догадываться.

Около пяти утра начали съезжаться пассажиры и провожающие. Вот и Туполев. Рассказываю ему о случившемся. Выслушивает, явно раздражен, уходит в здание аэропорта. Через полчаса возвращается с зампредом КГБ (фамилия не запомнилась, нечто вроде Ивановского), и генерал мигом все улаживает, прямо у трапа. Всего-то и дел... Наш старик улыбается.

Когда мы вернулись из Америки, он рассказал: "А я ему

прямо: что - моих специалистов отстраняете, обеспечивающих безопасность полета? Этого, видимо, было достаточно".

Без четверти семь Хрущев, расцеловав Политбюро, поднялся по трапу, помахал шляпой и прошел в свою каюту. Дверь захлопнута, можно начинать запуск двигателей. Бортинженер Л. А. Забалуев включает двигатель No 2, но что это?

Н. С. Хрущев и Л. Л. Кербер над картой полета. В Америке карту украли.

Винты крутятся, а двигатель не заводится. Вторая попытка - результат тот же. Наши ощущения понятны. Сквозь иллюминатор вижу, как мрачнеют Туполев и наш К. В. Минкнер, зам по двигателям.

В передний салон, к нам с Базенковым, входит Хрущев: "Что происходит, почему не запускаются двигатели?"

По чистому вдохновению отвечаю: "А это делают так называемую холодную прокрутку ротора двигателя, она необходима перед запуском", - отчетливо сознавая, что при неудаче "холодная прокрутка" может обернуться для нас и экипажа весьма горячей!

Напротив нас стоит резервный Ту-114 И. М. Сухомлина. Неужели на глазах всего дипломатического корпуса главе нашего государства придется пересаживаться туда? Позор!

Дверь в кабину экипажа открыта, нам видно, какое там напряжение. Но вот Забалуев включает двигатель No 3, и тот легко запускается, с первой попытки. А вслед за ним заработал и двигатель No 2.

Самолет выруливает на взлетную полосу, по дороге запускаются двигатели No 1 и 4. Якимов начинает взлет. Минута, две, три, и ровно в семь, как и было назначено, мы в воздухе.

Эпизод с запуском второго двигателя оказался весьма любопытным для инженерной практики. В Вашингтоне, на аэродроме, нас уже ожидал некий вполне отечественного вида субъект с московской радиограммой: "Незамедлительно сообщите, почему не запускался двигатель". То, что мы перелетели через океан из одного полушария в другое, доставили в Вашингтон главу государства в должное время и в добром здравии - все это для Москвы значения не имело. "Почему не запускался двигатель?"

А действительно, почему? Я попросил члена экипажа О. С. Архангельского, инженера нашего отдела в ОКБ, разобраться в этой истории. И обнаружилось, что один-единственный штепсель, всего с одним проводом, по которому подавался сигнал на впрыск керосина в двигатель стартера при запуске, оказался плохо припаянным. При запуске двигателя No 2 этот провод из-за

возникшей тряски отошел от контакта. А когда Забалуев запустил двигатель No 3 и машина затряслась уже с какой-то иной частотой, злосчастный провод вновь сконтактировал.

Напрашиваются два вывода. Во-первых, от единственного безответственно припаянного провода может пострадать репутация великой страны. И, во-вторых, каким же мудрым был наш старик, не позволивший расстыковать тысячи штепселей, - в скольких из них после расстыковки и новой стыковки могли бы быть нарушены контакты?

Итак, мы в воздухе, легли на курс. Мне поручено через каждые полчаса отмечать на карте северного полушария, простенькой карте из школьного атласа, и показывать Хрущеву, где находится самолет. Порой Хрущев отпускает меня сразу, порой задает вопросы - как связь с Москвой, отстаем мы или идем по графику, как самочувствие экипажа?

Вернувшись на свое место, я кладу карту на соседнее кресло. Прошли Ярмут, лететь осталось немного. Докладывая Хрущеву в последний раз, я осмелел и попросил его расписаться на карте. Он улыбнулся и посреди голубого океана написал: "Борт Ту-114. Прекрасный самолет, спасибо его создателям и строителям. Подлетаем к Вашингтону. 17 ч. 26 м. 15 сентября 1959 г. Н. Хрущев".

Однако после посадки и связанной с ней суматохи, я обнаружил, что карта исчезла. Пропал, в сущности, исторический документ. Не буду вспоминать, как поносил меня Андрей Николаевич за эту пропажу. Не стоит вспоминать... Нам осталась только фотография, на которой Никита Сергеевич за столом, рядом я, а на столе злополучная карта. ... Но все это было еще впереди, а пока - прошли Великие Луки, Ригу, Стокгольм, Берген. Теперь под нами океан. В 10:18 миновали эсминец "Смелый", ожидавший нас в 200 милях от Бергена, в 10:58 траулер "Добролюбов", в 11:18 такой же "Заволжск", в 12:35 эсминец "Стремительный". Сквозь иллюминатор в сильный бинокль видно, как океанская волна кладет суда с борта на борт. Потом пошли траулеры, названные фамилиями писателей: "Лев Толстой", "Белинский", "Новиков-Прибой". В 13:43 мы прошли над Гандером, откуда справа стал виден Американский континент.

Время подошло к обеду. В салоне-ресторане послышался звон вилок, ложек, бокалов, стук тарелок, из кухни потянуло приятными запахами. Проявляю инициативу, зову Николая Ильича обедать. Он сомневается: удобно ли?

- Помилуй бог, там, я заглянул, рассаживаются стенографистки, секретарши, так неужели мы, создатели самолета, недостойны этой великой чести?

Поколебавшись, Николай Ильич соглашается. Занимаем места за столиком рядом с четырьмя женщинами, пытаемся вовлечь их в обычный застольный разговор. Тщетно, они немы, как рыбы. Видно, что обязаны быть немыми со всеми, кого не знают. Инструкция, служба... Ну и черт с ней и с ними!

За первым столом по правому борту расположились Нина и Анна Петровны с мужьями Хрущевым и Шолоховым. Несведущая обслуга посадила их неудачно: этот стол - в плоскости винтов, где вибрация выше нормальной, и наполненные тяжелые граненые стаканы так и норовят соскользнуть на пол. Кремлевская кухня на высоте. Закуски, суп, бифштексы, коньяки и вина - высшего качества. Мы с Базенковым решаем не пить, как-никак мы на работе. Но делегаты отдали напиткам должное. На десерт кофе с мороженым, после чего, по древнерусскому обычаю, делегация отправляется подремать.

А мы получили щелчок, чтобы не забывали, кто мы такие. Минут через пятнадцать после трапезы к нам подошел некто в черном - и шепотом: "Пожалуйста, воздержитесь от посещения ресторана, мы вас снабдим сухим пайком".

Разумеется, больше мы туда не ходили, да и сухой паек оставили черным "нектам", а на обратном пути питались тем, что купили в Вашингтоне. Нам-то что, мы и не такое видывали. Но неловко было, что сухим пайком кормили и иностранных лоцманов, стало быть, у них наверняка сложилось интересное представление о нашей демократии.

В 18:13 проходим траверз Бостона, в 18. 45 Нью-Йорка и в 19. 22 заходим на посадку на аэродром Эндрюс-филд, в 30 километрах от Вашингтона.

Скрипнули тормоза, и самолет замер возле красной ковровой дорожки. Внизу, у трапа, видим президента Эйзенхауэра с тремя адъютантами.

Как мы потом узнали, американскую деловитость делегаты постигли сразу же: подойдя к трибуне, сооруженной для встречи, обнаружили на бетоне нарисованные следы ступней, возле которых написано "Н. Хрущева", "Р. Аджубей", "Н. Тихонов" и т. д. Без секретарей, без разводящих все молниеносно оказались на своих местах. Удобно и дешево...

Закончилась официальная часть, делегаты расселись по автомобилям. Пора в путь. И вдруг - адский грохот, вроде стрельбы из пулеметов: это 30 мотоциклистов сопровождения разом нажали на стартеры своих "харлеев". Заметались перепуганные черные и прочих цветов наши отечественные "некта", тем самым мигом себя обнаружив. Но вот, наконец, все "о'кей", и кавалькада роскошных "кадиллаков" унесла Никиту

Сергеевича и его свиту в Вашингтон. Теперь мы встретимся с ними только через две недели, а пока у нас свои заботы.

Мы поручены майору американских ВВС Миллеру, он владеет немецким языком, я тоже немного, и это сильно облегчает взаимосвязь. Миллер сразу же пожелал узнать, сколько нас прилетело и "кто есть кто". Затем нам выделили два автобуса, а для нас с Базенковым легковой "стейшен-ваген". И автобусы, и машина - с надписями "Юнайтед стейтс эйр форс". Ту-114 отбуксировали на стоянку, окружили легким забором с надписями "Полицейская зона", обставили красными мигающими огнями. Теперь он под двумя охранами: внутри - своя, снаружи - американские солдаты с карабинами. У входа за загородку столик, за ним дежурный, у него радиостанция, телефон и список экипажа на английском языке. Мы получаем нагрудные жетоны с надписями: "Bazenkov", "Kerber", "Shterbakov". Без них через цепь охраны не пройти.

Миллер ведет нас в кафетерий, обслуживающий весь персонал базы: военных и штатских, белых и черных. В очереди у прилавка - солдаты, рабочие, офицеры, генералы, секретарши, шоферы... Все делается быстро и вежливо, еда вкусная, разнообразная и дешевая. Поражаешься, когда сержант-негр спокойно подходит к столу, где сидят генералы, и не спроса берет сахарницу или бутылку с кетчупом. У нас так "не принято". Мы, конечно, понимаем, что все это чисто внешняя демократия, но, честно говоря, и у нас была бы неплоха такая внешняя...

Недалеко от стоянки Ту-114 еще несколько наших самолетов. Два Ту-104 разведчики погоды, шедшие километрах в ста впереди нас, еще один Ту-104, привезший корреспондентов и канцперсонал, наконец, Ил-18 хрущевского шеф-пилота Цыбина (по возрасту не допущенного к управлению реактивными лайнерами), доставивший осетров, балыки, икру, вина, водки и шампанское для приемов и банкетов. Почти десяток советских машин; и склонная к зубоскальству летная братия переименовала этот аэродром под Вашингтоном в Нашингтон.

Небольшой штришок. Перед отлетом домой нам с Базенковым захотелось как-то отблагодарить Миллера за помощь, за трогательное внимание ко всему нашему коллективу. А для благодарности что может быть лучше русской водки и икры? Но беда: на борту Ту-114 ни того, ни другого не осталось, экскурсанты съели все подчистую. Я решил сходить к Цыбину, ребята говорили, что у него на борту еще целый гастроном остался.

Встретил меня Цыбин холодно: "К сожалению, ничем помочь не могу".

И - что же вы думаете! - повез назад в Москву, через океан, водку, коньяки, крабов, осетров и прочую снедь.

Спасибо ребятам из его экипажа - выручили из своих заначек. Миллер был растроган.

Наконец все более или менее утрясено и теоретически мы можем ехать в город. Можем, но не едем, так как кого-то не хватает. Послали за ними исчезли и посланные. Постепенно в поисках друг друга все разошлись, и автобус опустел. А когда вновь собрались и можно было бы трогаться, выяснилось, что Тер-Акопян где-то забыл свою сумку.

Миллер нервничает, язвительно спрашивает: "А может, мне всегда вызывать автобус на час позднее?"

Грустно. Особенно на фоне американской деловитости и обязательности. За две недели пребывания мы ни разу вовремя с аэродрома не выбрались.

Но вот едем. Свои впечатления от Америки опишу далее выборочно: впечатления сильные, но такие же, как у всех советских, кто оказался там впервые.

Поселили нас в отеле Хилтон. Нам с Базенковым, с нашими высокими по советским понятиям зарплатами, двухместный номер не по карману. Просим поставить в номере раскладушку, к нам вселяется Л. А. Смирнов, и втроем мы плату как-то осиливаем.

Спускаюсь в холл, покупаю марки и опускаю письмо домой в ящик с надписью "Эйр-майл" (воздушная почта). Наивно надеюсь, что завтра-послезавтра письмо будет дома. Не тут-то было: получил его я сам, через две недели после возвращения домой.

Быть в Америке и не побывать в Нью-Йорке - профанация. И когда выяснилось, что две недели, покуда делегация будет знакомиться с США, нам по установленному Москвой распорядку предстоит ежедневно ездить на Эндрюс-филд и там "присутствовать", я решил обратиться к послу А. Д. Меньшикову с просьбой разрешить нам съездить в Нью-Йорк. Помог мне в этом наш военно-воздушный атташе Н. М. Костюк, с которым, когда он был заместителем начальника НИИ ВВС, мы были длительно связаны совместной работой.

Он сводил меня к Меньшикову, и тот согласился. Решено выделить нам посольский "Кадиллак" с шофером и сопровождающего, одного из сотрудников посольства.

Рано утром, только рассвело, мы трогаемся. Из города выбираемся на Торнпайк No.... Это дорога, не имеющая до самого Нью-Йорка ни одного пересечения. Плакаты: "Минимум спид-лимит 60 миль". Следовательно, мы не имеем права ехать медленнее 108 километров в час! Мы пока к такому не привыкли.

И до сих пор не привыкли, еще через 30 лет.

Едем. Кое-где останавливаемся, где особенно любопытно.

Мелькают города, фермы, поля. Фермы богатейшие, поля ухоженные, обнесенные легкими сеточными изгородями. Бродят по сочной траве чистые, одномастные коровы. Фермерские домики обычно двухэтажные, рядом гараж. Под навесами вымытые, блестящие яркими красками, словно новые детские игрушки, тракторы, плуги, сеялки и т. п. В садах, под фруктовыми деревьями резвятся здоровые, красиво одетые ребятишки, где белые, где черные.

Около двенадцати пора отдохнуть, перекусить. Останавливаемся возле бензоколонки. Любопытное объявление: "Газолин - галлон 28 центов (вообще говоря, это дорого), себестоимость 10 центов, прибыль 4 цента, налог на строительство федеральных дорог 14 центов". Вот откуда эти прекрасные торнпайки!

Едем дальше. Заводы - эдакие бетонные дворцы с сияющими чистотой окнами. Кажется, велико ли дело эти чистые окна, а какая экономия электроэнергии! У нас, если их и моют, то раз, от силы два раза в году. Где-то слышал несколько Днепрогэсов работают на наши грязные заводские окна.

Стоянки бесчисленных автомобилей. Грандиозные магазины самообслуживания с богатейшим выбором товаров. И это не на Бродвее или Пятой авеню, а в районах, где одни фермеры и рабочие окрестных предприятий.

Ближе к Нью-Йорку - судоверфи. Сотни кранов, пирсы и пакгаузы, аэродромы. Краны в непрерывном движении, на аэродромах нет стоящих самолетов: они прилетают, тут же заправляются топливом, загружаются и вновь улетают. Видно, что занятость людей и механизмов в несколько раз выше, чем у нас.

Мы ныряем в туннель под Гудзоном и появляемся на свет Божий уже на острове Манхеттен, этом символе Соединенных Штатов.

Решаем сегодня посвятить осмотру города, а завтра - музеям и покупкам.

Целый день ездим по городу и, надо сказать, не без пользы для общего нашего развития. Небоскребы великолепны! Величественные, из стали, алюминия, стекла и пластиков. Есть в них что-то дерзкое, они великолепно иллюстрируют возможности архитекторов и инженеров.

Смеркается. Уже в темноте, ошеломленные, мы наконец решили обрести покой. Это нетрудно, гостиниц сколько угодно. Гораздо сложнее припарковать машину. Улицы сплошь заставлены автомобилями. Облюбовав 25-этажный "Гудзон отель",

мы долго кружили вокруг него, ожидая, что какому-нибудь американцу придет мысль освободить нам место. Пришла. Наш "Кадиллак" припаркован.

Входим в гостиницу. В крохотной кабинке сидят два клерка. Никаких расспросов: молча протягивают каждому из нас по картонной карточке. Надо заполнить - фамилию, имя, откуда прибыл и сколько предполагаю прожить.

Тут же получаем ключи от номеров, негр-бой ведет нас к лифту, поднимает на 23-й этаж, и все "о'кей"! Двухместный номер, два туалета, две ванны. Удивляемся, почему не два телевизора...

Поужинать решили в номере. Спустились, нашли крохотный магазинчик, владелец - старый русский еврей, эмигрант. Купили смирновской водки, очищенных селедок, соленых огурцов и черного хлеба. Уютно просидели вечер, хотя водка, несмотря на двуглавого орла, сине-бело-красный флаг и надпись "Поставщик двора его императорского величества", - сущая дрянь.

Наутро - в музей Гугенхейма. Бетонная башня, множество лифтов, великолепное, инженерно продуманное освещение. Внешняя стена зала - сплошное стекло, на внутренней развешаны картины. Причем прекрасные: фламандцы, голландцы, испанцы, итальянцы, французы, англичане, немцы и русские. Несколько полотен Репина, Левитана, Коровина, Юона, Кустодиева. Вспоминаем комиссионный магазин на Арбате; возвращаясь с завода в Филях, Базенков любил зайти: нет ли чего стоящего, но доступного по карману. Стоящего было всегда много, доступного - почти никогда. Стоящее покупают "они", иностранцы, а затем выставляют у себя. Таблички на багетах: "Частная собственность Смита, Болла или еще кого-либо, стоимость... тысяч долларов".

Осмотрев музей, затем выполнив кое-какие поручения по части покупок, трогаемся в обратный путь. Прощальный круг по набережной Рузвельта, вокруг Манхеттена, и через один из великолепных висячих мостов "Вашингтон бридж" домой, по торнпайку. С моста видно далеко, и я бросаю последний взгляд на остров небоскребов. Похожие на снежные вершины далеких гор, светятся они в лучах вечернего солнца. Увижу ли я вас когда-либо? Глупый вопрос, разумеется, никогда... А жаль.

Минимум спид-лимит помогает нам всего через шесть часов затормозить у Статфорд-Хилтона, на 15-й улице Вашингтона.

Отправляясь в поездку по стране, Хрущев поручил Базенкову и мне, по просьбе президента, ознакомить генералитет США с самолетом Ту-114. Генералы не без оснований предполагают, что Ту-114 - родной брат межконтинентального бомбардировщика и носителя ракет Ту-95.

1990, No 9

Так или иначе, но мы выполняем волю Хрущева. Генералы приезжают с семьями, и, что для нас непривычно, за рулем, как правило, жена, рядом генерал, а сзади полно ребятишек. Первым приезжает Натан Твай-нинг, начальник объединенного штаба. Ему показываю машину я. Осмотр носит, однако, поверхностный характер. В салон-ресторане наспех организуется "банкет": водка, цинандали, петифуры и шоколадные конфеты. Икры, крабов и осетрины нет - все съедено,

За начальником штабов появляется начальник ВВС США, тоже с женой и ребятишками, и все повторяется. Вопросы - самые пустые. Мы уже начали думать ну, слава Богу, пронесло, когда очередной генерал оказался настоящим специалистом, и как раз по навигации и спецоборудованию, то есть моим коллегой. Держись, подумал я, и меня тут же оконфузил наш штурман К. И. Малхасян. Решив по опыту общения с первыми двумя начальниками, что и этот генерал - чеховский, свадебный, Малхасян на вопрос о перископическом секстанте "Это что?" бодро ответил: "Астрономический датчик автопилота". Генерал необыкновенно заинтересовался: "А как же вы по одной звезде летаете?"

Пришлось пробормотать что-то про неточный перевод. Словом, когда генералы иссякли, мы вздохнули с облегчением. Главный наш отрадный вывод был: как специалисты, их руководители ничуть не выше наших.

Выкроено время, чтобы ознакомиться с достопримечательностями столицы США. Их немало. Первая поездка - в национальную святыню американцев, в имение Джорджа Вашингтона Маунт-Вернон. Это недалеко, километрах в пятидесяти, на берегу реки Потомак. Двухэтажный дом напоминает наши старые помещичьи усадьбы. Старинное убранство и предметы быта. Плуг, которым Вашингтон пахал, лопата, которой он рыл землю, серп, которым жала его жена, прялка, на которой она сучила шерсть. Тоже все примерно как у нас. И сомнения те же: пахал, копал, жала, пряла? Ой, что-то не верится... Разве что в плане "хлебопашества" Л. Н. Толстого.

Наиболее интересная для нас поездка - в Смитсоновский национальный музей, в его авиационный отдел. Там вся история американской авиации: самолет Райтов, "Дух Сен-Луи" Линдберга, перелетевший через океан, "Форд" адмирала Берда, достигший Южного полюса, самолеты Вилли Поста, Амалии Эрхард, все машины первой и второй мировых войн... Честно говоря, нам взгрустнулось: у нас такого музея нет, мы к своей истории равнодушнее.

Ту-114 долго простоял без работы, перед возвращением его

надо было проверить в полете. Решили слетать часа на два из Эндрюс-филда через Чеза-пикский залив на мыс Кейп-Мей, затем километров на пятьсот в океан и обратно - через Киптеник и Ричмонд - "домой", на Эндрюс.

Ричмонд (штат Виргиния), столица южан во время гражданской войны, всего километрах в двухстах от Вашингтона, столицы северян. Времена меняются, расстояние, разделяющее два враждовавших города, мы пролетели за несколько минут. Не такими ли будут лет через сто и полеты из Москвы в Вашингтон?

С нами летят авиационные атташе при нашем посольстве Яшин и Костюк. Им хочется познакомиться с новейшим советским самолетом, у нас вопросы к ним. Идет спокойная деловая беседа. Редкая удача; беда в том, что непосредственной связи с советскими конструкторскими бюро они не имеют, все, что узнают в США, посылают в министерство обороны, а там эти полезные сведения кто-то отфильтровывает, часть их оседает в сейфах и шкафах, без пользы.

Двигатели, оборудование и управление в контрольном полете работают безукоризненно, самолет к возвращению на родину готов.

В последний перед отлетом вечер Никита Сергеевич устраивает большой прием в нашем посольстве. Приглашены и мы с Базенковым. Ни фраков, ни визиток у нас, конечно, нет, в чем же идти? По счастью, сам Никита Сергеевич в обычном костюме, и это снимает сомнения.

Ровно в семь наш премьер занял свое место хозяина на верхней площадке парадной лестницы особняка, чтобы перепожать руки всем приглашенным. Бог ты мой, на каких только звезд мы там с Николаем Ильичем ни нагляделись! Министры, государственный секретарь, адмиралы и генералы, финансовые тузы, промышленники, послы и посланники, знаменитые актеры, композиторы, литераторы, пианисты и игроки на саксофоне...

Прием был "а ля фуршет", т. е. стоючи. На многочисленных столах - коньяки, водки, грузинские вина, севрюги и осетры, красная и черная икра, телятина и молочные поросята, рябчики и тетерева, астраханские селедки и крабы, сибирское масло, нежинские малосольные огурчики, маринованные белые грибы - все, что летчик Цыбин смог доставить на своем Ил-18 из Москвы.

Мы с Николаем Ильичем скромно стояли у стенки, не мешая бомонду. Непосредственно перед нами, у стола, трудился посол одной из африканских держав, с головы до пят в белом бурнусе, и жена посла, обнаженная со спины до пояса, а пожалуй, и несколько ниже. Пили они, можно сказать поглощали,

"Российскую", закусывали ее икрой, ложками. Так, видно, принято в Африке. Мы к столам не пробились, да и не хотели пробиваться, однако от вин, которые разносили лакеи, не отказывались.

Ван Клиберн исполнил что-то из наших классиков, затем "Подмосковные вечера". Бесхитростный в части музыки Никита Сергеевич растрогался. Это был венец дня.

Прошел прием отлично. (Большинство газет оценили его высоко, не забыв, однако, упомянуть дьявольскую духоту: кондиционирования в старом здании посольства не было.)

Но вот блистальное мероприятие подошло к концу, Н. С. Хрущев опять занял свое место на той же площадке и в обратном порядке попережимал несколько сот рук.

Наша гостиница недалеко от посольства. Вернулись мы в номер изрядно проголодавшимися. К счастью, у нас там была припасена бутылка "Столичной" и кое-какая еда: хлеб, соленые огурцы и копченая колбаса. Очухавшись от великосветской атмосферы, мы ликвидировали снедь, провозгласив тост за Колумба.

Отлет в десять вечера. С утра складываемся. Сую в чемодан купленного "Доктора Живаго". Приехал за нами все тот же мрачный негр-шофер. Вещи были уже в багажнике, когда к нам подошли два джентльмена и, отвернув лацканы пиджаков, показали полицейские жетоны: все выгружайте обратно! Базенков принялся было выяснять отношения, но подоспевший сотрудник посольства объяснил: имеются сведения, что в чьи-то вещи подложена бомба, поэтому багаж будут проверять агенты ФБР.

Этого мне только недоставало с моим "Живаго"!

Но все утряслось, "Живаго" агентов не интересовал. Вещи вновь уложены, и по вечернему городу мы тронулись в Эндрюс-филд. В самолете заняли прежние свои кресла в первой кабине и вышли из ярко освещенного салона на аэродромное поле.

Непривычная для нас темнота южной ночи. Тепло, сияют звезды, суетятся киношники и телевизионщики, готовящие съемку церемонии прощания государственных деятелей двух суперстран.

Вдали засветились огни автомобильного кортежа. Вспыхнули десятки юпитеров, стало светло, как днем. Нашу делегацию провожают вице-президент, государственный секретарь, начальник объединенного штаба и множество других высоких лиц. Прощальные рукопожатия, короткие речи, вспышки блицев, стрекот кинокамер, десятки протянутых к Хрущеву микрофонов...

Наконец, мы в самолете. Последние минуты в Америке. А. П. Якимов испрашивает разрешение на вылет. Запущены двигатели.

Никита Сергеевич, так и при отлете из Москвы, входит в

передний салон, садится впереди нас. Машина начинает разбег.

По принятому в США закону, ночью на каждом самолете прерывисто вспыхивает сильный красный огонь - "маяк против столкновений". Здесь не как у нас: из-за отлета Хрущева никакие другие рейсы не отменяются, и в окна то тут, то там видны вспышки. Хрущев поворачивается к нам: "Что это за вспышки?" Отвечаю. "А у нас они есть?" - "У нас, - говорю, - нет". - "А надо бы завести, ведь это полезно!"

(По прилете я рассказал об этом Туполеву. Старик сразу оценил предложение. За пять дней сконструировали устройство, изготовили, испытали - а вот с внедрением застряли, как всегда. И. лишь когда в Совнархозе узнали, что идея эта - самого Хрущева, все решилось молниеносно.)

... Набираем высоту, мигалки остаются внизу, тускнеет зарево Вашингтона, редеют огни других городов, и вот мы уже одни в темной, бездонной пучине.

Глубокая ночь. Спят делегаты в своих купе, сопровождающие на откинутых креслах. Спят министры,, охранники, референты, повара и официанты, машинистки и секретари. Убедившись, что все идет хорошо, постепенно задремываем и мы с Базенковым.

Просыпаюсь от прикосновения руки, меня зовут в кабину экипажа. Три часа ночи, следовательно, мы где-то возле Гренландии. Проходя по салону, я взялся за металлический поручень и почувствовал удар электрического тока. Откуда он здесь, такой весьма ощутимый потенциал?

Это я понял, войдя в кабину летчиков. По ее лобовым стеклам струились языки голубого пламени, коки винтов и концы лопастей словно горели, с них стекали в пространство светящиеся шлейфы. Все выступающие части самолета: антенны, купол астрономического секстанта, обтекатели крыльев, воздухозаборники - сияли голубым, холодным огнем. Радиосвязь не действовала, стрелки магнитных и радиокомпасов самопроизвольно передвигались по шкалам.

А на горизонте, в кромешной тьме, возникали, перемещались и гасли сполохи северного сияния. Это силы природы наглядно демонстрировали:

"Что нам вы, что нам ваше чудо творения Ту-114 и его ответственнейшие пассажиры? Ничто! Былинки, не более... "

Экипаж был встревожен, да и как тут не встревожиться! М. А. Нюхтиков наклонился ко мне:

- Не опасно ли, не снизить ли высоту полета?

- А давно это? - спрашиваю.

- Минут десять-пятнадцать... Я, успокаивая его и себя:

- Думаю, что если бы опасно, с нами уже что-либо случилось

бы. Видимо, мы попали в сильнейшую магнитную бурю. Воздух предельно наэлектризован, и на острых частях самолета возникли огни святого Эльма - тлеющие холодные разряды. А раз ничего не произошло, то скорее всего и не произойдет. Однако прошу - все внимание на курс! Сбиться с него ничего не стоит, и, если мы завезем НСХ на Северный полюс или в Африку, будет конфуз.

Тут Нюхтиков успокоил меня:

- Как только эта свистопляска началась, мы перешли на пилотирование по гироскопическим, автономным авиагоризонту и "Пионеру"...

("Пионер" - прибор, показывающий, помимо других параметров, еще и отклонение от курса.)

А зрелище было суровое, величественное. Я пошел в хвостовой салон, чтобы взглянуть оттуда сквозь иллюминаторы на крылья и мотогондолы. Внутри кабины огни притушены, в салонах полумрак. Все крепко спят, и это слава Богу, а то какой-нибудь проснувшийся нервнонастроенный пассажир вполне мог устроить панику на борту. Только в последнем ряду припал к окну встревоженный, побледневший охранник:

- Хочу разбудить полковника!

Я попросил его не делать этого.

В иллюминатор было видно, как с консолей крыла, с антистатиков и хвостиков мотогондол в пространство стекали, извивались, клубились и мерцали длинные хвосты голубоватого, холодного пламени.

Популярно изложив охраннику, что это такое, я вернулся к летчикам. Там все оставалось без перемен. Фейерверк продолжался уже с полчаса, за это время мы пролетели километров четыреста. Около четырех утра на востоке чуть посветлело. Приближался рассвет, и огни святого Эльма начали меркнуть, магнитная буря стала стихать. Восстановилась радиосвязь с Москвой. Оказывается, все это время, без радиосвязи, не зная, где мы, Москва гадала, не взорвалась ли на борту бомба, не погиб ли самолет?

Успокоились стрелки компасов, улеглась, нечего греха таить, тревога. Хотя мы теоретически и разобрались в явлении, но уж очень оно было величественное, таинственное.

Как хорошо, что знатные пассажиры почивали!

Часов в шесть утра Никита Сергеевич вышел из каюты, выпил стакан чая и начал диктовать стенографисткам свою московскую речь.

Проснулись и другие пассажиры, возникла обычная утренняя дорожная суета. Подали завтрак. Около восьми утра прошли Стокгольм, затем пересекли Балтийское море и от Великих Лук

начали медленно снижаться. Под крылом промелькнули Руза, Звенигород.

Пользуясь тем, что ось посадочной полосы во Внукове почти совпала с нашим курсом, Якимов не делает круга и заходит на посадку с хода. Скрипят тормоза, подкатывают трапы, двери открыты.

Никита Сергеевич входит в пилотскую кабину, благодарит экипаж, жмет всем руки, выходит на трап и спускается на московскую землю. Встречают его сияющие Брежнев, Суслов и остальное Политбюро. Радо до смерти...